

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

ÉTUDE

SUR

LA PROTECTION DE LA MARINE MARCHANDE

FRANÇAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux, le Lundi 29 Juin 1908, à 2 h. du soir

PAR

Edouard **DANEY**

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE BORDEAUX

BORDEAUX

Y. CADORET, IMPRIMEUR DE L'UNIVERSITÉ

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

ÉTUDE

SUR

LA PROTECTION DE LA MARINE MARCHANDE

FRANÇAISE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux, le Lundi 29 Juin 1908, à 2 h. du soir

PAR

Edouard DANÉY

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE BORDEAUX



BORDEAUX

Y. CADORET, IMPRIMEUR DE L'UNIVERSITÉ

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

1908

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

DOYEN ET PROFESSEUR HONORAIRE : M. BAUDRY-LACANTINERIE, ✱, ✎

PROFESSEURS HONORAIRES	{	MM. SAIGNAT, ✱, ✎ I. BARCKHAUSEN, O. ✱, ✎ I., membre corres- pondant de l'Institut.
---------------------------	---	---

MM. MONNIER, ✱, ✎ I., Doyen, professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours complémentaire d'*Histoire du droit public français* (Doctorat).

DE LOYNES, ✎ I., professeur de *Droit civil*.

VIGNEAUX, ✎ I., professeur d'*Histoire du droit*.

LE COQ, ✱, ✎ I., professeur de *Procédure civile*.

LEVILLAIN, ✎ I., professeur de *Droit commercial*.

MARANDOUT, ✎ I., professeur de *Droit criminel*.

DUGUIT, ✎ I., assesseur du Doyen, professeur de *Droit constitutionnel et administratif*, chargé d'un cours complémentaire de *Principes du droit public et droit constitutionnel comparé* (Doctorat ès sciences politiques et économiques), et d'un cours de *Droit public* (Licence).

DE BOECK, ✎ I., professeur de *Droit international public*, chargé d'un cours complémentaire d'*Histoire des doctrines économiques* (Doctorat), et d'un cours de *Droit international privé* (Licence).

DIDIER, ✎ I., professeur de *Droit maritime* et de *Législation industrielle*, chargé d'un cours complémentaire de *Droit commercial approfondi et comparé* (Doctorat).

CHÉNEAUX, ✎ I., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours complémentaire de *Droit civil approfondi* (Doctorat).

SAUVAIRE-JOURDAN, ✎ A., professeur d'*Economie politique et Science financière*, chargé d'un cours complémentaire d'*Economie politique* (Licence).

BENZACAR, ✎ A., professeur d'*Economie politique*, chargé d'un cours complémentaire de *Législation et économie coloniales* (Doctorat), et d'un cours de *Législation française des finances et Science financière* (Doctorat).

FERRON, ✎ A., professeur de *Droit civil*, chargé d'un cours complémentaire de *Droit civil comparé* (Doctorat), et d'un cours d'*Éléments du Droit civil* (Capacité).

BARDE, ✎ I., professeur de *Droit administratif*, chargé d'un cours complémentaire d'*Éléments du Droit public et Droit administratif* (Capacité).

FERRADOU, ✎ A., professeur de *Droit romain*, chargé d'un cours complémentaire d'*Histoire du Droit français* (Doctorat).

MM. BENOIST, ✎ I., Secrétaire.

PLATON, ✎ I., ancien élève de l'Ecole des Hautes Études sous-bibliothécaire.

LALANNE, ✎, commis au secrétariat.

COMMISSION DE LA THÈSE

MM. VIGNEAUX, professeur..... Président.

DE BOECK, professeur.....	{	Suffragants.
DIDIER, professeur.....		

É T U D E

SUR

LA PROTECTION DE LA MARINE MARCHANDE

FRANÇAISE

INTRODUCTION

« Une nation sans marine est un
» oiseau sans ailes.....
» Une nation sans vaisseaux se réduit
» au rang d'ilote et de valet de l'humani-
» té ».

Frédéric List.

Ce sont les moyens de transport qui, en faisant pénétrer d'un pays dans l'autre les hommes et les choses, sont arrivés au cours des temps à établir peu à peu des relations entre les divers pays, relations dont la force est telle de nos jours, qu'on ne saurait en envisager sans effroi la rupture ou même simplement la gêne. Cette force de rayonnement est nécessaire à la puissance des Etats, en ce sens qu'elle est intimement liée à leur fortune économique; et c'est pourquoi, depuis

des siècles, cette question a retenu l'attention et provoqué la sollicitude des dirigeants soucieux de la prospérité de leur pays.

De tous les liens économiques, les plus précieux et les plus indispensables sont les transports maritimes; leur importance s'est accrue dans des proportions considérables et on peut dire que leur développement n'a pas son précédent dans l'histoire : cela tient aux progrès incessants de la science qui, chaque jour, amenant des transformations dans toutes les sphères de l'activité humaine, ont créé, modifié, augmenté les besoins des peuples et développé les courants de circulation dans le monde entier.

Autrefois l'échange des produits se faisait entre groupes de pays du même continent et, dans la production internationale, les nations étaient en quelque sorte complémentaires l'une de l'autre, tandis qu'aujourd'hui il n'en est plus de même; bien au contraire, ces mêmes nations sont devenues concurrentes. Dans la lutte économique pour assurer leur existence, elles sont obligées d'aller chercher la plupart du temps dans les lointains pays d'outre-mer les matières premières pour leurs industries, les denrées alimentaires pour leur population, des consommateurs pour leurs produits, et c'est précisément la raison pour laquelle la marine marchande est devenue le facteur essentiel, d'une nécessité évidente, de l'évolution économique qui pousse les nations à se répandre au dehors.

Non seulement les transports maritimes favorisent l'expansion du commerce et de l'industrie en facilitant les relations internationales, mais encore ils forment le trait d'union entre la mère patrie et les colonies ou même les groupements nationaux qui sont établis à l'étranger et rehaussent le prestige du pays.

L'industrie des transports maritimes entretient directement ou indirectement plusieurs branches de l'industrie et du commerce, constructions navales, métallurgie, bois, etc.; elle nourrit des travailleurs nombreux, inscrits maritimes, ouvriers des ports, des ateliers de constructions navales et autres.

En cas de conflit, elle constitue un appoint sérieux pour la défense nationale en prêtant un concours des plus efficaces à la marine de guerre, sous forme de transports auxiliaires, d'éclaireurs, de croiseurs protégés, etc. Enfin, au point de vue social, la marine marchande est l'agent le plus actif pour représenter au loin, aux colonies ou à l'étranger, la langue d'une nation, sa civilisation, ses mœurs et faire pénétrer son influence.

Pour toutes ces raisons, il est aisé de comprendre qu'il faut assurer l'existence d'un auxiliaire aussi précieux de la puissance nationale : les multiples manifestations de son action en sont la cause.

Si nous examinons attentivement la situation toute particulière de notre pays, notre étonnement est grand de ne pas voir notre commerce national occuper une place plus prépondérante dans le commerce international.

Nous sommes frappé tout d'abord par sa position spéciale, unique, à l'extrémité du vieux continent, à proximité du nouveau, par l'étendue de ses côtes qui se développent sur trois mers, par son climat éminemment favorable et régulier, par les cultures les plus variées de son sol, et par les richesses naturelles de toutes sortes dont la France a été comblée; ajoutons à cela l'abondance des puissants capitaux, l'ingéniosité et l'activité qui caractérisent l'esprit français, enfin les qualités artistiques et littéraires que les autres nations sont unanimes à reconnaître et à admirer dans notre race.

Nous avons un empire colonial dont les ressources sont inépuisables.

Et tout cela a subsisté malgré toutes les fantaisies des politiciens, malgré les révolutions et les guerres.

Mais alors quelles sont les causes qui nous empêchent de tenir le premier rang ? Quels remèdes conviendrait-il d'employer pour relever notre pays rapidement et sûrement au point de vue de son commerce général et des relations internationales par le moyen de la marine marchande, pour le meilleur intérêt de l'agriculture, de l'industrie, pour la plus grande prospérité de la nation tout entière ?

La question de la marine marchande peut être étudiée en se plaçant à des points de vue très différents et la nécessité de nous limiter nous a forcé à en négliger plusieurs, notamment l'examen théorique des systèmes de politique maritime. Nous nous bornerons à envisager les faits, en retraçant les précédents historiques, pour examiner ensuite d'une manière plus approfondie dans les temps modernes les divers régimes de tergiversations et d'instabilité auxquels notre marine marchande a dû résister, et qui constituent une des causes les plus sérieuses de son affaiblissement.

Enfin, après avoir exposé la législation qui régit actuellement cette matière, nous nous efforcerons de montrer les avantages et les inconvénients de notre système, pour développer ensuite les mesures qui, selon nous, seraient le plus à même de régénérer notre marine de commerce et de lui donner la force nécessaire pour combattre avec quelques chances de succès contre la concurrence étrangère, dans la guerre économique qui est aujourd'hui la forme définitive de la lutte entre les nations.

PREMIÈRE PARTIE

Généralités historiques et dispositions législatives relatives à la marine marchande en France jusqu'en 1906.

A l'origine, les peuples qui ne pouvaient pas prévoir ce que leur réservait l'avenir, ne connaissant pas les lois économiques, cherchaient avant tout à retenir chez eux tout ce qui servait à la consommation et à repousser la concurrence étrangère. Les hommes primitifs travaillaient à produire tout ce qui leur était utile ; plus tard, dans la vie en sociétés, le partage des occupations, la division du travail progressa avec l'humanité et fut bientôt la condition naturelle. On continua à consommer ce qu'on avait produit, mais sous une autre forme grâce à l'échange, ou plus exactement au troc, qui est la forme première du commerce. Depuis, la civilisation marché à pas de géant, les besoins ont augmenté, des moyens nouveaux pour les satisfaire se sont imposés et ont grandi dans les mêmes proportions. Les relations entre les hommes ont centuplé ; les conditions sociales tendent de plus en plus à devenir mondiales, l'humanité à n'être qu'une famille : c'est la loi naturelle du progrès. Et c'est précisément

grâce aux instruments de communication que les conditions du travail arrivent à être égalisées, que les prix du commerce sont nivelés dans le monde entier, que l'équilibre se maintient dans les améliorations qu'apporte le progrès à la situation des peuples. Autrefois on échangeait simplement son superflu contre le superflu d'autrui; aujourd'hui « la production en vue de l'échange a presque remplacé dans les sociétés modernes la production directe en vue des besoins du producteur » (1).

La navigation remonte aux temps les plus anciens de l'histoire. Pratiquée à rames, puis à voiles, la navigation se faisait uniquement le jour, avec circonspection, de cap en cap, sans jamais perdre la terre de vue; la nuit, le bateau était soit tiré à terre, soit mis à l'abri dans une crique. Plus tard, l'invention de l'astrolabe, due à l'astronome grec Hipparque (au II^e siècle avant J.-C.) et le développement des connaissances astronomiques rendirent les navigateurs plus entreprenants. Pouvant déterminer à tout moment le « point » du globe où ils se trouvaient, ils s'enhardirent à perdre la terre de vue et s'aventurant dans les océans, ils furent ainsi amenés à faire des découvertes, à fonder des colonies.

Les premières lois maritimes sont les lois Rhodiennes : Peckius et Vinnius en ont donné le texte en grec avec la traduction latine. Mais il n'est besoin, pour en connaître l'essentiel, que des lois romaines spéciales sur la marine. Les Romains, estimant, avec juste raison, que l'usage de la mer étant commun, cette liberté donnée par la nature et reconnue par le droit des gens pourrait créer des inconvénients, établirent un certain nombre de règles qui avaient pour but de les prévenir. Nous trouvons ces règles sous de nombreux

(1) Lassale.

titres au Digeste, au Code et dans quelques constitutions faites par les empereurs ⁽¹⁾.

De même, dès le début de leur empire, les Orientaux firent pour la mer du Levant des règlements qui, peu à peu, furent observés dans tout l'Orient.

En Occident, on fut pendant longtemps sans s'occuper des choses de la mer; la navigation était une spécialité à laquelle quelques rares villes maritimes s'occupaient : la république de Venise, notamment, était une véritable Phénicie du moyen-âge. En France, malgré l'admirable situation géographique que nous occupons, situation dont le géographe grec Strabon avait signalé autrefois les avantages par suite de sa position à cheval sur trois mers, et bien que la plupart des peuples qui s'établirent dans les Gaules fussent des peuples marins, nous sommes restés pendant des siècles sans avoir de marine; et l'histoire nous apprend que, pour les premières croisades, nous fûmes obligés de recourir aux républiques de Gênes et de Venise et de louer leurs vaisseaux pour transporter nos troupes en Orient.

Au point de vue de la réglementation de la mer en Occident, les plus anciens vestiges furent réunis par la reine d'Angleterre, Eléonore de Guyenne, qui, au retour d'un voyage en Palestine, fit dresser un recueil de quelques jugements rendus sur la marine, fixant ainsi une jurisprudence auparavant flottante et incertaine sur les choses de la mer. C'est cette réunion qui, réglant les questions de navigation dans les mers du « Ponant » constitue les *Rôles d'Olé-*

(1) Digeste, *Nautæ caupones — de exercitoria actione — de L. Rhodia — de nautico fœnore — pro derelicto — de fluminibus — de ripa munienda — de rivis — ut in flumine publico — de naufragiis, etc.* — Code, *De commerciis et mercatoribus — de littorum custodia — de navibus — de naviculariis — de nautis — negotiatores ne militent — de exercitoria actione — de nautico fœnore — de naufragiis, etc.*

ron ⁽¹⁾. Ces règles ne tardèrent pas à être adoptées par les Français, tandis que, dans les pays du Nord, elles servaient de bases aux ordonnances de Wisby, vers 1288. Plus tard, les villes hanséatiques suivirent ces mêmes règles, auxquelles elles apportèrent seulement quelques modifications ⁽²⁾.

Chez nous, la plus ancienne ordonnance sur la marine date du mois de décembre 1400 et fut rendue par Charles VI. Au mois d'octobre 1480, Louis XI en fit une à Tours, dans laquelle il interdit « qu'aucune marchandise du Levant ne pénètre en port français, si ce n'est par navire français ». En 1504, Louis XII recommande d'user de préférence des bâtiments nationaux.

C'est vers cette époque que l'art de la navigation se développa, et que la marine commença à progresser. Après l'invention de la boussole, vraisemblablement au xiv^e siècle par le Napolitain Flavio Gioja, les navigateurs s'étaient risqués un peu plus qu'auparavant, mais ils ne se rendaient pas compte à ce moment de la ligne que décrit sur le globe un bâtiment qui gouverne suivant la même division de la boussole. C'est alors que Pierre Nunez, au xv^e siècle, détermina l'orientation à donner au cap du navire. Les marins désormais se lancèrent à travers l'Océan. A la fin du xv^e et au début du xvi^e siècle le monde entier fut parcouru. C'est l'époque des découvertes et de la colonisation.

Nous voyons se former des associations de villes, des compagnies qui, en raison du peu de développement et

⁽¹⁾ *Rôles d'Oléron*, vers 1152. Cleirac les attribue à Eléonore de Guyenne, femme d'Henri II d'Angleterre; Selden, dans son « *Mare clausum* », en fait l'œuvre de Richard I^{er} d'Angleterre, duc d'Aquitaine, en 1266. Ces jugements n'ont pour objet que la navigation dans la mer de Gascogne et de Bordeaux à Rouen, sans aucun rapport avec la navigation anglaise. A notre avis, cette compilation, commencée par Eléonore, fut augmentée et terminée sous le règne de son fils Richard.

⁽²⁾ Les Ordonnances de la Hanse leuonique furent publiées à Lubeck en 1591.

de la faiblesse même des organisations politiques, ont des pouvoirs complexes et étendus ; non seulement l'armement des navires se confondait avec le commerce mais encore les compagnies de ce temps assumaient diverses attributions que l'on considère aujourd'hui comme relevant des pouvoirs publics : elles avaient à assurer la sécurité des mers, à régler les transports et enfin, dans les comptoirs qu'elles établissaient dans les pays lointains, à assurer la paix. La piraterie, qui se pratiquait sur une vaste échelle, apportait à la circulation des marchandises des entraves telles que de simples particuliers eussent été incapables de les surmonter.

François I^{er}, le 5 avril 1515, signa avec Henri VIII d'Angleterre un traité de paix ⁽¹⁾ qui contenait des dispositions sur le commerce maritime des deux nations ; en 1518, il rend à Abbeville une première ordonnance, ayant pour but de faire convoier les navires pour éviter les pirates et flibustiers car il veut qu'on aille au loin coloniser. Il favorise Jacques Cartier qui remonte le Saint-Laurent et découvre le Canada. En 1543, il rend à Fontainebleau au mois de juillet une seconde ordonnance. En 1535, il avait signé avec Soliman un traité pour le monopole du commerce de l'Orient.

Henri II, au mois de février 1555, défendit aux Français et aux étrangers dans les ports français, de charger autrement que sur des vaisseaux français.

Charles IX, au mois d'avril 1562, donna également à Amboise une ordonnance, et en 1584 Henri III en fit une autre à Paris au mois de mars d'après laquelle aucun navire étranger ne pouvait entrer sans permission dans les ports de France, sauf au cas de force majeure.

Sous Henri IV, cette politique de protection en Orient fut

(1) Ce traité fut par la suite rendu commun à la plupart des peuples de l'Europe alliés à chacune des parties contractantes.

confirmée le 20 mai 1604. Les navires étrangers entrant dans un port français sont assujettis au paiement du droit d'un écu par tonneau. Les établissements coloniaux sont favorisés en même temps que les compagnies de navigation.

En 1629, sous le règne de Louis XIII, parut une ordonnance plus connue sous le nom de code de Michau ⁽¹⁾ portant que tous les sujets du royaume, même les nobles, pourront s'adonner au commerce de mer sans déroger, car c'était une règle universellement répandue que le commerce était incompatible avec la noblesse et détruisait les privilèges. Et de fait, dès que les nobles faisaient du commerce, ils étaient soumis aux lois qui le régissent, notamment à la contrainte par corps. En outre, par une juste réciprocité, il édicte, dans son article 442, qu'on percevra sur les marchandises étrangères des droits semblables à ceux perçus par les étrangers sur les marchandises françaises. De plus, il recommande d'éviter de se servir des navires étrangers, et il réserve le cabotage exclusivement aux bâtiments nationaux.

C'est à cette époque que se place la première véritable mesure de protection, « l'Acte de navigation », mesure prohibitionniste qui fut édictée en Angleterre à l'instigation de Cromwell, en 1651, renouvelée en 1660, et vécut deux siècles.

(1) La question commerciale et maritime devient affaire d'Etat.

« Pour convertir nos sujets, de quelque qualité et condition qu'ils soient, à s'adonner au commerce et trafic par mer et faire connaître que nostre intention est de relever et faire honorer ceux qui s'y occuperont : nous ordonnons que tous gentilshommes qui, par eux ou par personnes interposées, entreront, en part et société dans les vaisseaux, denrées et marchandises d'iceux ne dérogeront point à noblesse...

» Et que ceux qui ne seront nobles, après avoir entretenu cinq ans un vaisseau de deux à trois cents tonneaux, jouiront des privilèges de noblesse, tant et si longuement qu'ils continueront l'entretien dudit vaisseau dans le commerce, pourvu qu'ils l'aient fait baslir en notre royaume et non autrement ».

Qu'est-ce que cet « Acte de navigation » ⁽¹⁾?

C'est une disposition en vertu de laquelle aucun navire ne pouvait faire le commerce avec les colonies anglaises ou le cabotage avec l'Angleterre si le propriétaire, le capitaine, les trois quarts des matelots n'étaient sujets de la Grande-Bretagne. Une foule de produits désignés ou d'articles de commerce ne pouvaient être apportés en Angleterre que sur des navires anglais. Enfin les Etats européens ne pouvaient importer que des produits du sol ou de l'industrie du pays auquel appartenait le navire ⁽²⁾. C'était un complet monopole établi au profit de la marine anglaise, au moment où toutes les mesures établies dans les divers pays se relâchaient et où on en était venu à une presque entière liberté du commerce maritime. Cette hardiesse réussit pleinement, car les autres nations n'osèrent pas se risquer à en faire autant ou bien elles ne le purent pas et ainsi, usant de la liberté du commerce chez les autres, et l'interdisant chez eux, les Anglais jouirent bien vite d'une immense prospérité commerciale.

C'est pour répondre à l'acte de navigation de Cromwell que Fouquet, en 1659, fit établir un « droit de fret du tonneau » de 50 sous par tonneau pour tous les navires étrangers qui entraient en France.

En 1661, le 12 mars, une ordonnance de Louis XIV porta que les navires de fabrication étrangère et dont la moitié de l'équipage serait composée d'étrangers, seraient réputés étrangers et paieraient des droits en conséquence.

Enfin, en 1664, Colbert établit tout un système protecteur formé de mesures stimulatrices et de mesures restrictives

⁽¹⁾ Cf. *Parliamentary History*, III, 48, Charl., I, *to common wealth*, 1651. « Act passed for encouragement of navigation ».

⁽²⁾ Dezobry et Bachelet, *Dict. de Biographie, d'Histoire, de Géographie, des Antiquités et des Institutions*, v^o *Acte*.

comprenant des prohibitions, des tarifs différentiels et des droits de douane (arrêt du 5 décembre 1664, renouvelé par les arrêts du 7 septembre 1669 et du 15 octobre 1679). L'armement et la construction sont solidaires. Des gratifications sont accordées aux constructeurs français, aux propriétaires de navires qui viendraient se fixer dans les ports français, aux Français qui achèteraient ou feraient construire à l'étranger pour la France. L'industrie de l'armement est en faveur; des lettres de noblesse sont données aux principaux armateurs, ainsi que des subventions; on leur concède également des privilèges. A ce moment nous voyons apparaître en France de grandes compagnies de navigation reconnues par le pouvoir royal, protégées et encouragées par lui : ce sont les compagnies des Indes-Orientales et des Indes-Occidentales, établies à l'instar des compagnies hollandaises, anglaises, danoises et suédoises. Par un édit du mois d'août 1669, Louis XIV, reprenant et confirmant les déclarations de son prédécesseur, dit qu'on pourrait participer au commerce sans déroger à la noblesse ni préjudicier à ses privilèges « car, dit-il, au début de son préambule, le commerce, et particulièrement celui qui se fait sur mer, est la source féconde qui apporte l'abondance dans les Etats et la répand sur les sujets à proportion de leur industrie et de leur travail; et qu'il n'y a point de moyen pour acquérir du bien qui soit plus innocent et plus légitime », et plus loin il ajoute qu'il est reçu universellement comme des plus honnêtes occupations de la vie civile.

Afin de bien protéger l'industrie maritime et lui permettre de lutter avec succès contre la concurrence étrangère, afin de nous affranchir du monopole de fait de la Hollande qui était la première nation pour les transports par mer (les Hollandais s'instituaient eux-mêmes très fièrement les « rouliers de la mer »), Colbert, dans un arrêt du 28 octobre 1679,

accorda quatre livres par tonneau pour les navires construits ou achetés à l'étranger (supérieurs à 100 tonneaux) qui se fixeraient en France pour augmenter la flotte et la mettre en mesure de satisfaire aux besoins du commerce, et une prime de 100 sous par tonneau aux constructeurs français de navires au-dessus de 100 tonneaux. A cela il ajouta des droits de tonnage contre les armateurs étrangers (50 sols par tonneau).

Enfin un impôt spécial de 20 p. 100 frappait les marchandises exotiques qui ne venaient pas directement des pays du Levant (spécialement venant de Gênes, contre qui surtout cette mesure était édictée); c'est l'idée première de la surtaxe d'entrepôt qui a pour but de favoriser l'importation directe des produits extra-européens afin de constituer dans nos ports de grands marchés où la consommation intérieure à l'étranger puisse venir s'approvisionner.

La France possédait de nombreuses colonies très prospères : Colbert donna aux armateurs des primes pour les encourager à faire construire des navires destinés à la navigation entre les colonies et la métropole; par le règlement royal du 10 juin 1670, il réserva : 1° la production coloniale au marché métropolitain ; 2° le débouché colonial à la production métropolitaine ; 3° au pavillon national la navigation intercoloniale. Défense était faite aux bâtiments étrangers d'aborder dans les colonies françaises, sous peine de confiscation. Ces dispositions, dont l'ensemble est connu sous le nom de « Pacte colonial », contribuèrent à donner au commerce national une activité remarquable.

Telles sont les mesures par lesquelles Colbert, pour multiplier et étendre les affaires, développa l'industrie des transports maritimes et il recommanda de faire savoir hautement les avantages réservés, « afin que des grâces si extraordi-

naires conviassent de bâtir et de s'adonner au commerce maritime » ⁽¹⁾.

Pour ce qui est du personnel marin, au système de recrutement brutal et arbitraire qui était employé jusqu'alors et qui consistait à fermer les ports pour retenir et enrôler de force les marins qui s'y trouvaient, suivant les besoins du service de la marine royale, Colbert substitua le système des classes, sur lequel nous reviendrons plus loin, et l'ordonnance du 22 septembre 1668 prescrivit l'enrôlement général de tous les matelots, faisant ainsi de ces derniers des spécialistes du service de la mer. C'est cette institution qui subsiste encore de nos jours et qui est appelée l'« Inscription maritime ».

Nous avons à cette même époque quelques ports dans lesquels les navires étrangers n'ont pas de droits de tonnage à payer : Marseille, Bayonne, La Rochelle, Dunkerque sont ports francs et leur prospérité est très grande.

Au mois d'août 1681 paraît l'ordonnance sur la marine ⁽²⁾; nous y retrouvons, dans l'article 1, titre 8 du livre II, la reproduction de l'idée émise dans l'ordonnance de 1669, livre II, titre 8, article 1 : « Pourront nos sujets, *de quelque qualité et conditions qu'ils soient*, faire construire et acheter des navires, les équiper pour eux, les fréter à d'autres et faire commerce de la mer par eux ou par personnes interposées sans que pour raison de ce, les gentilshommes soient réputés faire acte dérogeant à la noblesse pourvu, toutefois, qu'ils ne vendent point en détail ». Seuls, les ecclésiastiques ne pouvaient pas faire de commerce.

L'ordonnance porte la restriction « pourvu qu'ils ne ven-

⁽¹⁾ Cf. Clément, *Histoire de Colbert*.

⁽²⁾ Cf. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine* (2 vol.), par Jos. Valin, La Rochelle, 1760.

dent point en détail », car on considérerait un tel trafic comme peu honorable.

Dans le titre 10 du même livre II à l'article 6, nous lisons : « Seront tenus, les officiers de l'amirauté, à peine d'interdiction de leurs charges, de faire tous les ans au mois de décembre un état de tous les vaisseaux appartenans aux bourgeois de leur ressort, qui contiendra leur port, âge et fabrique avec le nom des propriétaires et de l'envoyer au secrétaire d'Etat ayant le département de la marine ». Colbert voulait voir exactement à quel point en était notre marine marchande, et c'est pour pouvoir en suivre le développement qu'il avait ordonné ce recensement.

Malgré toutes ces mesures, P. de Merville, dans son Commentaire de 1725 sur l'ordonnance de la marine, écrit : « Il n'y aurait qu'une seule chose à désirer pour rendre le commerce de mer et de rivières navigables dans son premier lustre, ce serait de diminuer pour ne pas dire ôter, les droits excessifs qui se lèvent dans le royaume sur et à l'occasion de ce commerce et qui détournent et dégoûtent les marchands et les négociants de leurs entreprises dans la navigation ».

Le 24 octobre 1681, un règlement appelé « règlement de Strasbourg », confirmé par lettres patentes du 17 janvier 1703, par le règlement du 1^{er} mars 1716 et par l'ordonnance du 18 janvier 1717, dit que dorénavant un navire, pour être de nationalité française, devra appartenir en entier à des Français et que si même il est divisé, toutes les parts divisées devront appartenir à des Français habitant la France; une déclaration enregistrée, contenant la description et le tonnage du bâtiment devait en outre être faite. Enfin « Défense est faite aux sujets du roi de prêter leur nom aux étrangers et d'acheter d'eux aucuns vaisseaux pour les faire naviguer sous pavillon françois, à peine de confiscation des vaisseaux

et marchandises, de leur chargement, de 1.000 livres d'amende et de punition corporelle au cas de récidive ». A ce règlement vint s'ajouter, le 16 février 1695, une ordonnance qui défendait de vendre aucun vaisseau aux étrangers sans permission. En 1719, le 26 novembre, une ordonnance confirma les dispositions du règlement royal du 10 juin 1670 relatif au monopole de l'intercourse coloniale; ce régime subsista jusqu'à l'arrêt du 30 août 1784 : certaines dérogations furent bien permises, mais le principe fut maintenu, la navigation entre les colonies ou avec la métropole et le cabotage étaient protégés. Mais les encouragements financiers accordés à la navigation avaient été peu à peu supprimés, les grandes compagnies avaient perdu de leur importance et notre marine marchande en vint ainsi à être livrée insensiblement à la concurrence étrangère, par suite du relâchement des mesures édictées successivement en sa faveur.

En 1726, une ordonnance du mois de janvier dit qu'en outre de la propriété par les Français, le capitaine devrait être Français, l'élément étranger n'étant admis que dans l'équipage et encore jusqu'à concurrence d'un tiers seulement. Une loi des 6-11 juillet 1790 ajouta plus tard, aux deux conditions de propriété française et du commandement par des Français, celle de la construction française : l'importation des navires de construction étrangère fut prohibée.

Entre temps, nous trouvons un arrêt du Conseil du 14 septembre 1721 et une déclaration du 26 novembre 1729 concernant le commerce dans les Echelles du Levant, complétés plus tard par une ordonnance de Louis XVI en date du 3 mars 1781, et dans laquelle nous trouvons, outre la défense faite aux Français de prêter leur nom aux étrangers pour faire le commerce du Levant et de Barbarie, à peine de confiscation et de 3.000 livres d'amende, le désir que les négo-

ciants de chacune des Echelles s'assemblent deux ou trois fois
• par an ou plus souvent si c'est nécessaire « pour aviser aux
moyens de rendre le commerce national le plus avantageux
qu'il soit possible et pour cela arrêter par délibérations les
changements qui leur paraîtront le plus convenables à leur
intérêt général, à la sûreté du commerce et apporter à la
suite de ces délibérations les changements que les circons-
tances exigeront ».

De nombreux traités de commerce furent conclus : le
25 avril 1740 avec la couronne de Suède; le 23 août 1742
avec le Danemark, ratifié le 23 octobre de la même année; le
1^{er} avril 1769 avec Hambourg, convention qui fut prolongée le
17 mars 1789; le 26 septembre 1786 avec la Grande-Bretagne.

Après la Révolution de 1789, l'Assemblée constituante,
s'inspirant des principes de liberté qui dominaient, s'occupa
de l'unification du tarif français; aussi elle promulgua, à la
date du 15 mars 1791, un tarif uniforme pour tous dans
lequel il n'était pas réservé de faveur pour la marine fran-
çaise, qui fut ainsi livrée, pour ce qui était de la navigation
internationale, à la libre concurrence des pavillons des puis-
sances étrangères. Mais cet état de choses ne dura pas long-
temps, car la Convention nationale ne crut pas devoir laisser
notre marine sans protection; le vent soufflait aux idées pro-
tectionnistes et c'est ainsi qu'elle fut amenée à édicter l'« Acte
de navigation », inspiré des dispositions de celui de Cromwell,
le 21 septembre 1793; les conditions d'exécution en furent
régées par le décret du 27 vendémiaire an II, c'est-à-dire le
18 octobre suivant. Auparavant les traités d'alliance et de
commerce conclus par la France avec les diverses nations
étrangères furent annulés. Cet « Acte de navigation » ⁽¹⁾

(1) Acte de navigation du 21 septembre 1793 :

» ART. 1. — Les traités de navigation et de commerce existant entre la France

constituait une mesure de protection énergique ; on pensait que, puisque de semblables dispositions avaient profité à l'Angleterre, il ne pourrait en résulter pour la France que des avantages sérieux, un mouvement en avant. Etait seule admise par navires étrangers l'importation des produits provenant directement du pays auquel appartient le navire ; au point de vue de la construction, la francisation des navires construits à l'étranger est interdite ; il n'y a que les navires construits en France qui soient considérés comme français. Ce monopole dura jusqu'en 1860. Comme on le voit, le pavillon tiers était exclu du commerce maritime de la France, le cabotage restait exclusivement réservé aux navires français et il était absolument défendu aux vaisseaux étrangers d'établir des relations entre la France et ses colonies. Par la loi du 14 floréal an X, article 7, les droits

et les puissances avec lesquelles elle est en paix, seront exécutés selon leur forme et teneur, sans qu'il y soit apporté aucun changement par le présent décret.

» ART. 2. — Après le 1^{er} janvier 1794, aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux privilèges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France, ou dans les colonies, ou autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué par contravention aux lois de la République, s'il n'appartient pas entièrement à des Français, et si les officiers et trois-quarts de l'équipage ne sont pas Français.

» ART. 3. — Aucunes denrées, productions ou marchandises étrangères ne pourront être importées en France dans les colonies et possessions de France, que directement par des bâtiments français ou appartenant aux habitants du pays des cru, produits ou manufactures, ou des ports ordinaires de vente et première exportation ; les officiers et trois-quarts des équipages étrangers étant du pays dont le bâtiment porte le pavillon le tout sous peine de confiscation des bâtiments et cargaisons, et de 3.000 livres d'amende, solidairement et par corps, contre les propriétaires, consignataires et agents des bâtiments et cargaisons, capitaines et lieutenants.

» ART. 4. — Les bâtiments étrangers ne pourront transporter d'un port français à un autre port français aucunes denrées, production ou marchandises des cru, produits ou manufactures de France, colonies ou possessions de France, sous les peines portées par l'article 3.

» ART. 5. — Le tarif des douanes nationales sera fait et combiné avec l'acte de navigation et le décret qui abolit les douanes entre la France et les colonies ».

de tonnage furent majorés à 50 p. 100 pour les navires étrangers tandis qu'ils étaient de 3, 4 ou 6 sous pour les français. Résultats : la marine marchande dépérit et ne tarda pas à être insuffisante même aux besoins du commerce national. Durant l'époque troublée des dernières années de la Révolution et les débuts de l'Empire, il ne fut pas possible d'appliquer ces mesures et la rigueur dut fléchir : on dut passer sur les irrégularités et s'accommoder des nombreuses dérogations, car la France était incapable de suffire à ses besoins de transport. Le premier Empire, après avoir mis l'Angleterre en état de blocus par le décret de Berlin, le 21 novembre 1806, fut contraint d'user d'une politique très libérale avec ses alliés la Hollande, l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne, dont les services lui étaient nécessaires; en fait l'« Acte de navigation » fut abandonné et personne ne songea à le faire renaitre. A ce moment, les navires étrangers pouvaient transporter en France les produits du sol et de l'industrie de tierces puissances; toutefois, le cabotage et la navigation coloniale restaient réservés.

C'est alors, quand le calme fut rétabli, que nos armateurs, voyant de plus en plus leur situation rendue intenable par les abus non réprimés de la concurrence étrangère, réclamèrent énergiquement et obtinrent par la loi du 17 décembre 1814 l'établissement d'une surtaxe établie sur les marchandises dites « de grand encombrement » quand l'importation en était faite par navires étrangers dans les ports français. Par la suite, ce système se généralisa et la loi de finances du 28 avril 1816, qui portait modification des droits de douane fixés par la loi du 17 décembre 1814, le consacra et créa tout un régime nouveau.

Cette loi du 28 avril 1816 établit trois sortes de droits : d'abord des surtaxes de payillon; puis des droits de naviga-

tion; enfin des droits différentiels. Les surtaxes de pavillon étaient des droits supplémentaires frappant toutes les marchandises importées en France par navires étrangers sans distinction de provenance; on atteignait ainsi même le pavillon d'origine. Les droits de navigation frappaient les navires, eu égard à leur jauge, pour usage du quai; les bâtiments étrangers étaient taxés plus fortement que les français (1 franc par tonneau pour les navires français et 3 fr. 75 pour les étrangers). Ces droits n'atteignaient pas la marchandise. C'étaient les droits différentiels qui frappaient les marchandises; ce système consistait à modérer la taxe d'entrée pour les importations par navires français, en raison inverse de la distance que la marchandise avait dû parcourir. Quant au bâtiment étranger, de quelque pays qu'il vint, il devait acquitter un droit fixe supérieur au droit maximum français ⁽¹⁾.

Tel est le mode de protection du pavillon français, au moyen d'une surtaxe de pavillon qui s'abaissait par le fonctionnement des droits différentiels.

Les droits de tonnage restaient les mêmes.

Certaines marchandises seulement étaient frappées de droits différentiels : la loi les énumérait. Ainsi, par exemple, pour le café et le sucre, on avait :

CAFÉ.	par navires français	des colonies françaises	au delà du cap de	} par 100 kilos.
			Bonne Espé-	
			rance.F.	50
			en deçà du cap de	}
			Bonne Espé-	
			rance.	60
		de l'Inde		85
		d'ailleurs hors d'Europe		95
		des entrepôts d'Europe et de la Méditerranée.		100
	par navires étrangers.			105

(1) Ces mesures draconiennes, sans être atténuées, furent modifiées successivement : 7 juin 1820, 27 juillet 1822, 17 mai 1826, 2 juillet 1836, 6 mai 1841.

Soit une surtaxe allant de 10 à 55 francs suivant les cas.

SUCRE	{	par navires français	{	venant de l'Inde. F.	60	}	par 100 kilos.
			{	venant d'ailleurs hors d'Europe . .	70		
			{	venant des entrepôts.	75		
	{	par navires étrangers	80				

Soit une surtaxe de 20, 15 ou 10 francs suivant les cas.

(Par Inde, on entendait les pays situés à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du cap Horn). Pour les autres marchandises, c'était le dixième du droit de douane si celui-ci était inférieur à 51 francs, le vingtième s'il variait entre 51 francs et 300 francs. Au-dessus de 300 francs, il n'y avait pas lieu à surtaxe.

Quant aux constructeurs, ils étaient protégés par l'obligation imposée aux armateurs français de faire construire leur navire dans les chantiers français. — Toutes ces mesures de protection ne manquèrent pas de soulever des difficultés sans nombre causées par les représailles des autres nations.

Les Etats-Unis, par suite des droits très élevés établis sur le coton qu'ils exportaient en France en grande quantité, commencèrent une guerre de tarifs; les autres puissances ne tardèrent pas à les suivre dans cette voie : cette situation devint intolérable et nous fûmes bien vite dans la nécessité de conclure de nombreux traités de commerce pour parer aux inconvénients de notre politique douanière.

En 1865, il n'y avait pas moins de vingt-six traités de réciprocité rendant inefficaces en fait les surtaxes de pavillon.

Et c'est ainsi, qu'insensiblement, nous fûmes amenés par la force même des choses, à l'assimilation des pavillons. L'exagération du système prohibitif, bien loin de réduire les risques éventuels de nos opérations maritimes, avaient, au contraire, en créant des conditions artificielles, rendu la situa-

tion plus difficile; le résultat obtenu avait été l'inverse de celui qu'on attendait.

Le 26 juin 1849, l'Angleterre abolissait l'« Acte de navigation » de Cromwell, ne conservant que le privilège du cabotage national. Les Anglais s'étaient rendu compte que leur marine n'avait plus grand'chose à craindre de la concurrence étrangère et que, de plus, ayant dans les ressources de leur sol (charbon et minerai) un avantage considérable par suite de l'énormité de ce fret lourd, ils n'avaient plus besoin d'aucune protection. Ils provoquèrent alors le mouvement de l'assimilation des pavillons, demandant la consécration du principe de réciprocité dans la navigation directe. Ce mouvement aboutit en France à la loi du 19 mai 1866, loi qui a eu pour notre marine de commerce des effets funestes; et il ne faut en chercher la raison que dans l'ensemble des circonstances économiques, indépendantes de la volonté du législateur, qui ont inspiré cette législation. ~

Déjà les lois des 5 et 23 mai 1860 avaient supprimé l'échelonnement des droits différentiels d'après la distance parcourue, ne laissant subsister qu'une simple modération de taxe pour les navires français important directement des pays de production. Un arrangement avec l'Angleterre, le 25 octobre 1860, avait permis la francisation des navires moyennant un droit de douane de 70 francs par tonneau, puis de 60 francs en 1864; de même le 25 août 1861 et le 5 février 1862 la francisation des navires construits aux Etats-Unis et au Canada était permise. Cette disposition fut étendue plus tard à la Belgique et à l'Italie.

Sur la réclamation des colonies, la loi du 3 juillet 1861, supprima le privilège de 1816 relatif aux transports; désormais l'importation des marchandises étrangères est permise, de même que l'exportation sous tous pavillons de leurs pro-

pres produits, sauf à acquitter un faible droit (de 10 à 30 fr.). Ces derniers vestiges de protection coloniale furent supprimés par le décret du 9 juillet 1869.

Le 19 mai 1866, le législateur permit l'importation et la francisation de tous navires étrangers moyennant un droit de balance ou de statistique de 2 francs par tonneau de jauge. Les constructeurs français obtinrent la franchise des matériaux importés pour la construction et l'entretien des navires à condition de justifier exactement de leur affectation dans l'année; ce qui leur permit de supporter la concurrence étrangère. (C'était pour les constructeurs l'extension du régime d'admission temporaire que la loi du 28 mai 1843 leur avait donné pour les bâtiments destinés à être vendus à l'étranger).

La loi de 1866 supprima les surtaxes de pavillon et les droits de tonnage; seul subsistait le principe des droits différentiels dont l'échelonnement avait été supprimé, comme nous l'avons déjà fait observer, par les lois des 5 et 23 mai 1860.

En définitive, cette loi du 19 mai 1866 ne fit que consacrer et généraliser des mesures successives imposées par les circonstances.

Le commerce extérieur de la France, dégagé de toute entrave, prit une grande extension, choisissant ses moyens de transports et prenant les marchés les plus avantageux; mais c'est l'armement ainsi que l'industrie des constructions navales qui furent sérieusement atteints, car les facilités qu'on leur accordait étaient insuffisantes à compenser les conditions très onéreuses dans lesquelles ils avaient à exercer leur industrie. La France n'avait pas la matière première qui fournit le fret lourd, le fret de sortie (tels que le charbon et le fer par exemple); à cela venait s'ajouter encore l'obligation de réduire le fret par suite de la suppression des surtaxes. Les charges de l'inscription maritime pesaient lourdement sur l'armement. Quant aux

constructeurs, l'importation en franchise de droit des matériaux n'était pas suffisante pour compenser le désavantage que leur causait la faculté de franciser tout navire moyennant un faible droit.

Ainsi donc le commerce extérieur se développait d'une façon merveilleuse et néanmoins la marine marchande dépérissait par suite des lourdes charges qui pesaient sur elle et que rien ne compensait, alors que les marines concurrentes étaient libres complètement.

Cependant c'est vers cette époque que les progrès des applications de la vapeur à la navigation multiplient et abrègent les transports maritimes. Nous voyons à côté d'immenses « clippers » américains de 3.000 à 4.000 tonnes, quelques navires à vapeur sillonner les mers.

En même temps que la machine à vapeur se substitue peu à peu à la voile, le fer et l'acier sont employés dans la construction de la coque ; enfin les armements se séparent des transactions commerciales de plus en plus pour devenir l'objet d'entreprises distinctes.

De nombreuses raisons expliquaient cette transformation : le steamer navigue suivant la route la plus courte (c'est le « loxodrome » ou arc de grand cercle passant par le point de départ et celui d'arrivée) ; sa marche, plus rapide, est en même temps plus régulière que celle du voilier qui a souvent à lutter contre les courants et les vents qui l'éloignent de son point d'atterrissage ; les risques de naufrage sont plus grands pour un voilier, car il reste exposé plus longtemps aux caprices des éléments ; enfin la force motrice dont se sert le vapeur lui permet d'en disposer également pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement.

Notre marine marchande diminuait, nos besoins de transport augmentaient, c'était donc pour le plus grand profit des

marines étrangères qui, offrant le fret à bon marché, attiraient la clientèle des chargeurs ; car c'est un fait bien reconnu que le choix du fréteur est déterminé par de pures considérations de commerce, sans aucune préoccupation du pavillon que portera le navire choisi. Nos armateurs, abandonnés en face de leurs concurrents étrangers, protestèrent énergiquement ; leurs plaintes vives et répétées émurent le gouvernement qui voulut alors rétablir, en 1872, la surtaxe de pavillon.

Par une loi du 30 janvier 1872, sous l'influence de Thiers, furent rétablis en France les droits de tonnage, les surtaxes de pavillon et d'entrepôt, les droits de douane à l'importation des navires construits à l'étranger ; elle supprima l'importation en franchise des matériaux et la francisation. C'était un retour au passé impossible, et aux difficultés qui surgirent, les mêmes qu'en 1816, vinrent s'ajouter les habitudes prises par le commerce. Malgré les traités, on voulut revenir ainsi au régime de l'inégalité ; mais les mesures de rétorsion réapparurent et l'Autriche notamment, en ce qui concernait le droit de francisation, refusa de se le voir supprimer, arguant de son traité de commerce qui n'expirait qu'en 1877 ; or, comme, par suite des conventions internationales, il était permis à la plupart des autres pays de réclamer le traitement de la nation la plus favorisée, la mesure rapportée pour l'Autriche s'étendit aux autres nations et ainsi les effets de la loi furent réduits à néant. C'est pourquoi la loi du 28 juillet 1873 supprima les surtaxes de pavillon. Le résultat financier de la loi de 1872 fut presque nul ; les droits de douane à l'importation des navires demeurèrent sans application dans la pratique et l'entrée en franchise des matériaux fut maintenue. Après la suppression de la loi de 1872, les délégations de tous les ports de France furent appelées à Versailles, résidence du Président de la République. M. Thiers exprima ses

regrets : « La politique, disait-il, avait exigé cette mesure » ⁽¹⁾. C'étaient, en effet, non point des raisons économiques, mais des raisons politiques qui avaient été la cause de cette suppression par l'Assemblée nationale ⁽²⁾.

**Inauguration du système des primes. — Loi du
29 janvier 1881.**

L'article 2 de la loi nouvelle de 1873 portait qu'une commission serait nommée pour étudier les moyens propres à remédier à la situation critique de notre industrie maritime et à assurer son développement et sa prospérité. Cette commission fut constituée par décret du 15 octobre suivant. On voulut rendre aux capitaux le goût des entreprises maritimes et organiser le crédit maritime; l'hypothèque maritime fut établie par la loi du 10 décembre 1874, modifiée par la loi du 10 juillet 1885 qui la régit complètement.

C'est à cette époque, alors que l'expérience prouvait surabondamment que le retour aux surtaxes était impossible (au dire même de M. Ancel qui cependant avait été rapporteur à l'Assemblée nationale de la loi de 1872), c'est à cette époque, disons-nous, qu'apparaît cette idée qui va désormais dominer toute la législation républicaine sur cette matière que l'Etat doit intervenir financièrement pour compenser certaines conditions défavorables, toutes particulières à notre marine, car ce sont des charges que lui impose notre législation intérieure et que les nations étrangères n'ont pas à supporter. La marine marchande constituait, disait-on, une sorte de service public, puisqu'on la contraignait à supporter les charges de l'inscription maritime.

⁽¹⁾ Discours de l'amiral Rieunier, chambre, *J. off.*, séance du 28 octobre 1901.

⁽²⁾ La plupart des citations d'Ordonnances et autres textes législatifs jusqu'à 1881 ont été tirées du *Recueil général des anciennes lois françaises* de M. Izambert.

On espérait, au moyen de compensations pécuniaires, arriver à établir l'équilibre sans toucher au principe de l'assimilation des pavillons : telle était du moins l'opinion du rapporteur de la commission, M. Dupuy de Lôme.

La commission proposa en définitive de donner aux armateurs une compensation de un franc par jour d'embarquement et par homme d'équipage soumis à l'inscription maritime sans qu'il fût tenu compte de l'origine française ou étrangère du navire. Aux constructeurs, la commission fut d'avis de donner une prime qui représenterait la totalité des droits établis dans le tarif des douanes sur les matériaux de construction ⁽¹⁾.

Ce n'est que le 29 janvier 1881, après de nombreuses propositions, que la loi fut votée. Cette loi créa des primes à la navigation et à la construction.

Les primes à la construction varient suivant que le navire est en métal ou en bois ; la prime est fixée par tonneau de jauge ; le montant de la prime est plus élevé pour les grands navires que pour les petits ; l'admission en franchise des matières premières est supprimée. La prime à la construction est de 60 francs par tonneau pour les navires en fer et de 20 francs par tonneau pour les navires en bois ; une prime de 12 francs est donnée en outre par 100 kilos de machines.

Quant à la prime à la navigation, elle est basée sur le nombre de tonneaux de jauge, la distance parcourue et l'âge du bateau, car la prime décroît annuellement. Cette prime est de 1 fr. 50 par tonneau de jauge nette et par

(1) Les encouragements pécuniaires que l'Etat accorde à certaines industries prennent le nom général de *primes* lorsqu'ils expriment le sacrifice fait sur les fonds généraux du pays pour donner aide et secours à certains producteurs ou commerçants. Léon Say et Chailley, *Dict. d'économie politique*, *vo Prime*.

1.000 milles parcourus ⁽¹⁾; elle décroît de 0 fr. 075 par an pour les navires en bois ou composites et de 0 fr. 05 pour ceux en fer. Cette prime à l'armement ne s'applique qu'au long cours.

Les navires construits à l'étranger ne reçoivent que la moitié de ce qui aurait été attribué au même navire construit en France.

Les navires âgés de plus de 25 ans ne touchaient plus rien.

(1) Le mille marin vaut 1.852 mètres.

Jaugeage.

« Avant Moorsom, chaque nation avait fait son unité de mesure. Depuis, on est arrivé à faire du tonneau de jauge une véritable unité de compte internationale absolument fixe.

« Aujourd'hui « le tonneau de jauge », qui correspond à peu de chose près à deux anciens « tonneaux de mer » français, est une mesure de capacité représentant le volume de cent pieds cubiques anglais, ce qui, traduit en mesures métriques, donne 2^m830. La jauge en tonneau d'un navire exprime donc ou devrait exprimer du moins, le nombre de fois que ses parties utilisables pour le logement des marchandises ou le transport des voyageurs comprennent le nombre 100, si le mesurage a été fait en pieds anglais, le nombre 2,83 si le mesurage a été fait au moyen du mètre.

« Pour la cubature de la capacité totale du navire, pour ce qu'on appelle son *tonnage brut*, tous les pays s'entendent ou à peu près, nonobstant quelques divergences naissant des doubles fonds que beaucoup de navires portent aujourd'hui pour contenir le lest d'eau (water-ballast) et de certains espaces abrités dominant le pont de tonnage des navires de quelques pays. Mais, pour passer du tonnage brut au *tonnage net*, seul officiel et réglementaire, lequel doit exprimer la capacité réellement utilisable, il est nécessaire de faire des déductions et c'est ici qu'on cesse de s'entendre parce que les diverses nations n'ont pas adopté sur ces points les mêmes règles » (L. Vauthier, ingénieur des Ponts et Chaussées, Du trafic commercial maritime dans ses rapports avec le tonnage de jauge des navires transporteurs, *Journal de la Société de statistique de Paris*, juillet 1893).

De l'application de ces règles, il résulte que le rapport entre la jauge nette et la jauge brute est en moyenne de 80 p. 100 pour les voiliers et de 55 p. 100 pour les vapeurs.

C'est le service des douanes qui procède au jaugeage; les règles à suivre pour le calcul de la jauge ont fait l'objet du décret du 24 mai 1873 modifié par ceux des 21 juillet 1887, 7 mars 1889, 31 janvier 1893 et 22 juin 1904.

Les primes étaient accordées pendant dix ans. En 1891, la loi fut prolongée pour deux ans.

Cette loi a eu des résultats heureux mais passagers en raison de la limitation de durée de la loi et de la période d'allocation des primes. Quelles étaient les intentions du législateur? Allait-on proroger la loi et sur quelles bases? Dans l'incertitude du régime ultérieur, on n'osa plus risquer des capitaux dans les entreprises maritimes : c'est pourquoi l'impulsion donnée par cette loi ne dura que jusqu'en 1884.

Les constructeurs firent entendre de vives protestations contre la demi-prime ⁽¹⁾ accordée aux navires construits à l'étranger; aussi, dans la loi suivante, s'appliqua-t-on à leur donner satisfaction.

Loi du 30 janvier 1893.

La loi du 30 janvier 1893 supprima la demi-prime à la construction étrangère et augmenta les primes à la construction française; elle accorda 65 francs par tonneau pour les navires en fer, 40 francs pour ceux en bois et 150 francs par 1.000 kilos de machines. La prime à la navigation fut abaissée à 1 fr. 10 par tonneau de jauge brute et par 1.000 milles parcourus avec décroissance annuelle à partir de leur construction de 0,04 pour les navires à vapeur en fer ou acier, et de 0,06 pour les vapeurs en bois.

Quant aux voiliers, leur prime d'armement fut portée à 1 fr. 70 par tonneau de jauge brute et par 1.000 milles par-

(1) Bien qu'employée couramment, cette expression est impropre car c'est une compensation accordée à nos armateurs à raison des charges résultant de la législation française et ce n'est point un cadeau fait à la construction étrangère.

courus avec réduction annuelle de 0,06 pour les bâtiments en fer et de 0,08 pour ceux en bois.

Or, comme pour les voiliers la jauge brute est peu supérieure à la jauge nette, il y avait augmentation pour eux de 0 fr. 20.

En outre, le grand cabotage est admis à toucher les deux tiers de la prime accordée au long cours.

La loi votée pour dix ans, les primes établies par la loi étaient appliquées pendant cette même durée à partir de leur francisation aux seuls navires construits en France.

Les caractéristiques de cette loi de 1893 sont donc le monopole accordé à la construction française, et les avantages considérables faits aux voiliers et supérieurs à ceux consentis aux vapeurs. Le tonnage de la marine à voiles doubla presque tandis que celui des vapeurs fut loin d'augmenter dans les mêmes proportions (Voir en note la statistique) (1), c'était un contre-sens. On eut le tort très grave, non point de construire des voiliers, mais de ne construire que des voiliers.

(1) Statistique du Bureau Veritas donnant la marche de notre tonnage général de 1893 à 1901.

	VOILIERS de plus de 50 tonneaux net.	VAPEURS de plus de 100 tonneaux net.	TOTAL. —
1893	257.444	480.921	738.365
1894	256.266	466.321	722.587
1895	255.095	461.397	716.492
1896	252.940	488.676	741.616
1897	269.667	499.870	769.537
1898	279.412	501.792	781.204
1899	309.831	516.926	826.757
1900	341.037	563.289	904.326
1901	401.353	535.358	936.711

Soit une augmentation, en neuf années, de 143.909 tonneaux de voiliers, moyenne annuelle de près de 16.000 tonneaux et une augmentation de 54.437 tonneaux de vapeurs, moyenne annuelle de 6.000 tonneaux !

Le voilier, qui se déprécie moins vite que le vapeur, a sa place marquée dans les transactions maritimes modernes (transport des marchandises en vrac ou lourdes pour lesquelles une livraison rapide n'est pas nécessaire, et long séjour possible dans les rades), c'est un mode de transport essentiellement économique, mais peu rapide ; or l'intensité chaque jour croissante des échanges commerciaux exige des modes de transport rapides et l'économie qu'on cherche surtout à faire c'est celle du temps : les vapeurs sur ce point donnent incontestablement de meilleurs résultats. De plus, il est permis de douter que les services rendus par les navires à voiles aient correspondu aux sacrifices exceptionnels faits pour les protéger, au détriment de la marine à vapeur. Grâce à cette prime excessive, les voiliers offraient un fret en baisse dont profitaient surtout les étrangers ; ils portaient du charbon anglais au Chili et en Californie à des prix de fret à l'aller inférieurs à ceux de leurs concurrents, et au retour ils prenaient des nitrates, du minerai, des engrais dont la majeure partie était pour l'étranger. Ainsi notre budget fournissait aux nations concurrentes les moyens de se servir d'instruments de transport économiques.

« Le vent souffle gratis », dit un proverbe, c'est possible, mais il est souvent insuffisant. Pour spéculer sur les primes, il suffisait d'avoir une grande longueur de parcours ; c'était chose aisée, on prenait un voilier rapide dont la jauge était portée au maximum et l'on s'en allait vent sous vergue ⁽¹⁾.

C'est ce que dit M. Sarraut. Pour lui, s'obstiner à soutenir la voile par des primes considérables et l'encourager, « c'est permettre à la spéculation de préparer des nourrissons voraces pour les mamelles déjà si épuisées du budget ».

(1) Tournier, *Revue maritime*, juin 1900.

Les effets de la loi de 1893 furent donc déplorables.

Les armateurs protestaient contre la suppression de la demi-prime qu'avaient réclamée et obtenue les constructeurs. Il fallait concilier les deux intérêts, ce fut l'œuvre entreprise par la loi du 7 avril 1902.

Loi du 7 avril 1902.

Une résolution fut votée le 1^{er} décembre 1896 à l'unanimité par la chambre, pour nommer une commission d'enquête : ce fut le décret du 9 février 1897 qui constitua cette commission extraparlamentaire.

Le conseil supérieur de la marine marchande et cette commission firent un projet de loi qui, présenté le 14 novembre 1899, devint la loi du 7 avril 1902, suivie le 9 septembre 1902 d'un décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la nouvelle loi sur la marine marchande. La grande innovation de la loi de 1902 est la compensation d'armement, qui n'est autre chose que l'ancienne demi-prime de 1881 supprimée en 1893. Tandis que la prime à la navigation est proportionnelle au tonnage et au parcours, la compensation d'armement est indépendante du parcours. C'est une sorte de remboursement des dépenses supplémentaires occasionnées tant par la législation spéciale qui régit les navires sous pavillon français que pour le coût élevé de l'armement proprement dit : on ne considère que le nombre de jours pendant lequel l'équipage est à bord, en exercice, que le navire fasse de la route ou qu'il soit en opération dans les escales. On a dit que c'était une prime à l'immobilité ; erreur, car les charges de l'armement sont tellement supérieures à la compensation qu'il n'y a aucun danger qu'on arme des navires dans l'unique but de toucher la prime.

Suivant la définition donnée par M. Estier dans son rapport, la compensation d'armement est une somme fixe payée à tout navire naviguant sous pavillon français, du jour de l'expédition du navire jusqu'au jour du désarmement du rôle, par jour d'armement administratif ⁽¹⁾.

On a dit également que c'était une prime à la construction étrangère parce qu'on ne considérait pas l'origine de la construction pourvu que le navire batte pavillon français : en réalité, cette loi de 1902 permettait d'échapper au monopole de fait des constructeurs français ; et, de plus, lorsqu'il était nécessaire, par suite d'un accident survenu ou pour toute autre raison, de remplacer immédiatement un navire ou de s'en procurer un nouveau rapidement, c'était infiniment plus commode et plus avantageux de s'adresser à l'étranger à cause des lenteurs de la construction française.

La compensation n'est pas non plus dégressive par période comme la prime à la navigation.

Enfin, dans son article 6, la loi de 1902 réserve l'option entre la prime à la navigation et la compensation d'armement, aux propriétaires des bâtiments ; la compensation, qui, en principe, est inférieure à la prime de navigation, mais obéit à d'autres lois que celles qui régissent cette dernière, peut, dans certains cas, lui être égale ou même supérieure.

Les faveurs faites aux voiliers sont réduites.

Le cabotage international conserve le bénéfice des deux tiers de la prime (art. 5) et un adoucissement est apporté aux règlements relatifs à la composition de l'équipage des

(1) L'armement administratif part de l'établissement du rôle d'équipage effectué en présence du commissaire de l'inscription maritime qui constate l'embarquement des marins, leur acceptation des conditions légales et le paiement des avances ; il cesse par le désarmement qui est le règlement définitif des salaires au retour du voyage en présence du même officier.

La loi du 20 juillet 1897 réprime la navigation fictive.

navires qui font le cabotage international colonial sans attache avec la métropole ; ainsi, par exemple, pour un navire allant d'un port de nos colonies dans un port étranger.

La durée de la loi était fixée à douze ans (art. 10).

A côté de ces dispositions nouvelles, nous trouvons également des précautions financières : la loi du 7 avril 1902 établit une double limitation : limitation du tonnage pouvant recevoir le bénéfice des primes pendant la durée de la loi (art. 7), c'est le crédit-tonnage, et limitation des sommes pouvant être dépensées en primes (art. 23) : c'est le crédit-argent. Malheureusement, comme nous allons le voir, il n'y avait entre ces deux limitations aucune concordance.

En effet, l'article 7 nous dit : « Le tonnage admis à bénéficier de la présente loi, en sus de celui des navires francisés avant la promulgation, est fixé au maximum de 500.000 tonneaux de jauge brute de navires à vapeur ; 100.000 tonneaux de jauge brute de navires à voiles.

Dans le tonnage sus-énoncé de 500.000 tonneaux pour les vapeurs, les navires de construction étrangère ne pourront être admis que dans la proportion de deux cinquièmes et ceux de construction française dans la proportion de trois cinquièmes », soit donc un crédit-tonnage limité à 600.000 tonneaux (300.000 vapeurs de construction française + 200 000 tonneaux vapeurs de construction étrangère + 100.000 tonneaux voiliers). D'autre part l'article 23 fixe le crédit-argent à 150 millions à répartir dans l'ordre des prises de rang pour les navires venus en rang utile. Or, il est aisé de montrer que le crédit-argent ne permettait de primer qu'une partie du crédit-tonnage. En effet, ainsi que le dit M. Millerand dans son rapport, au nom de la Commission extraparlamentaire : « Les primes calculées pour douze années sur les bases fixées par les articles 2 et 3 de la loi, d'après les barè-

mes établis par l'article 23 du Règlement d'administration publique du 9 septembre 1902, ressortent en moyenne, autant d'ailleurs que des prévisions peuvent être établies, au chiffre suivant par tonneau de jauge : 341 francs pour les voiliers, 137 francs pour les vapeurs de construction étrangère (compensation d'armement), 592 francs pour les vapeurs de construction française (prime à la navigation).

Les sommes nécessaires pour payer le tonnage prévu auraient dû être :

Pour 300.000 tonneaux vapeurs de construction française. . .	177.600.000
Pour 100.000 tonneaux voiliers F.	34.100.000
Pour 200.000 tonneaux vapeurs de construction étrangère. . .	27.000.000
Soit un total de. F.	238.700.000

A quoi il faut ajouter les subventions à certains contingents de la flotte ancienne visés par les articles 11 et 12 de la loi » ⁽¹⁾.

Etant données les limitations de la loi, on avait du établir un système de prises de rang ainsi que le prévoyait la loi dans son article 7 *in fine* ; l'article 7, titre II, du règlement d'administration publique, rendu le 9 septembre 1902, en détermina les conditions d'application et les déclarations à faire ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Cf. Rapport de M. Millerand au nom de la Commission extraparlamentaire chargée de rechercher les moyens de venir en aide à la marine marchande et constituée le 5 novembre 1904.

⁽²⁾ Règlement d'administration publique du 9 septembre 1902. — Pour les formalités de prise de rang, le titre II prévoit trois catégories :

a) Navire neuf commandé par un armateur à un constructeur :

La déclaration doit être faite dans le délai de cinq jours francs à partir du jour d'enregistrement du marché. — Elle peut émaner du constructeur ou de l'armateur.

b) Navire mis en chantier sans avoir fait l'objet d'une commande :

C'est au constructeur à en faire la déclaration.

c) Navire déjà en service :

La déclaration doit être faite par l'armateur.

Dans les premier et deuxième cas, on fait la déclaration au receveur des doua-

Comme effet de la loi de 1902, il y eut une poussée énorme de commandes pendant deux ans, par suite de l'obligation de venir en rang utile pour avoir droit à la prime. Les armateurs se précipitèrent; il y eut un « rush », suivant l'expression de M. Millerand, puis un arrêt brusque : le crédit-argent était atteint. Il n'y avait, par conséquent, plus rien à attendre; les dernières prises de rang étaient du 20 décembre 1902, c'est-à-dire qu'en 1904 il n'y aurait plus rien sur les chantiers. Cette loi, qui devait durer douze années, avait perdu son effet utile deux ans après sa promulgation, puisque tous les crédits prévus étaient engagés. Dès lors, les chantiers français, ayant à supporter des charges douanières considérables sans recevoir de compensation, se trouvaient dans l'impossibilité de recevoir de nouvelles commandes. Quant à l'armement, il se trouvait livré sans aucun appui financier à la concurrence des marines rivales pour les navires nouveaux qu'il voulait faire construire.

Cet état de choses ne pouvait se prolonger sans causer à nos industries maritimes un mal irréparable, et c'est ce qui explique l'indéniable caractère d'urgence présenté par la loi de 1906.

nes du lieu, et, s'il n'y en a pas, à la Direction générale des douanes; dans le troisième cas, c'est au receveur des douanes du port d'attache qu'il faut s'adresser.

Outre la déclaration, il faut la copie du marché, l'état descriptif, l'acte de francisation pour la troisième catégorie, et cela afin d'empêcher le trafic des prises de rang.

Le titre VI de ce même décret s'occupe de la liquidation et du paiement des primes à la construction, qui ont lieu sur certificat dressé par le receveur des douanes du lieu de la construction et visé par le directeur général des douanes.

Pour les primes à la navigation, on s'adresse à l'inscription maritime : on fait une déclaration avec certaines pièces à l'appui.

DEUXIÈME PARTIE

Régime actuel.

Loi du 19 avril 1906.

Causes et origines.

Cette loi, la quatrième loi de primes, est celle qui nous régit actuellement. Les lois de 1881, 1893, 1902, destinées à relever et à protéger notre marine marchande, se sont succédé sans que l'état de celle-ci s'améliore. Nous avons montré au fur et à mesure les causes qui ont amené leur insuccès ou tout au moins diminué leur influence, nous n'y reviendrons pas. Un intervalle d'une dizaine d'années les sépare : celle de 1906 vient en avance. Sortie des imperfections de sa devancière, la loi de 1902 qui, par suite de sa rédaction vicieuse, avait perdu sa portée deux ans après sa promulgation, notre législation présente ne doit pas être considérée comme une solution définitive, mais plutôt comme une solution provisoire admise pour faire face à une nécessité urgente et à l'abri de laquelle la question pourra être étudiée tout à loisir; de la sorte, on peut espérer que, par la suite, on finira par trouver

un système nouveau qui permettra d'asseoir sur des bases solides les intérêts si longtemps ballottés de notre marine de commerce.

Depuis que le législateur a introduit, comme moyen de protection de notre marine marchande, le régime des subsides, aucun système n'a fourni des résultats donnant pleine satisfaction à tous; bien que notre commerce extérieur suive une marche ascendante, notre industrie maritime est loin d'avoir progressé proportionnellement, et si nous nous comparons aux autres nations, qui n'ont pas touché de primes, notre infériorité est manifeste. C'est précisément cet insuccès qui a fait dire à l'honorable rapporteur de la loi à la chambre des députés, M. Pierre Baudin : « Si les conséquences sont ainsi déplorables, cela ne tient pas seulement à ce qu'un régime de primes est en soi contraire à la nature des choses, cela ne tient pas seulement à ce que les lois sont mal faites, cela tient à ce qu'il est très difficile, pour ne pas dire impossible, de les bien faire » (1).

(1) Rapport de M. Pierre Baudin, déposé à la chambre des députés le 5 juillet 1905, au nom de la commission du budget (*J. off.*, p. 681 et 697, *Doc. parl.*, n. 2557).

LOI DU 19 AVRIL 1906 (*J. off.*, 29 avril) : Dépôt à la chambre le 3 mars 1905 (*J. off.*, p. 265, *Doc. parl.*, n. 2295). — Rapport P. Baudin le 5 juillet 1905 (*J. off.*, p. 681 et 697, *Doc. parl.*, n. 2557). — Discussion : séances des 17, 25 novembre, 1^{er}, 8, 15, 16 décembre 1905, 19 et 26 janvier 1906. — Rapport supplémentaire Baudin le 1^{er} février 1906 (*J. off.*, p. 43, *Doc. parl.*, n. 2956). — Suite de la discussion : séance du 2 février 1906. — Rapport supplémentaire Baudin le 7 février 1906 (*J. off.*, p. 81, *Doc. parl.*, n. 2970). — Suite de la discussion : séances des 9 et 16 février 1906. — Dépôt au sénat le 20 février 1906 (*Doc. parl.*, n. 48). — Rapport de M. Cabart-Danneville le 8 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 192). — Rapport supplémentaire de M. Cabart-Danneville le 10 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 205). — Avis déposé au nom de la commission des finances par M. Lourties le 11 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 214). — Discussion : séance du 13 avril 1906. — Retour à la chambre le 13 avril 1906. — Rapport de M. P. Baudin le 13 avril 1906. — Discussion. Adoption le 13 avril 1906. — Le 31 août 1906 : Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande (*J. off.*, 17 septembre 1906).

Dans quelles conditions fut élaboré le projet de loi et comment fut-il voté?

Le 5 novembre 1903, le gouvernement, se rendant compte que désormais la loi de 1902 était impraticable, donna satisfaction aux intéressés en nommant une commission extraparlamentaire chargée d'examiner les modifications à apporter au régime des primes pour en assurer le bon fonctionnement. Cinq sous-commissions furent constituées : l'une d'elles, celle des primes, dont le rapporteur était M. Emile Rousseau, fournit une étude remarquable. L'ensemble des travaux de la commission fut condensé dans le rapport de M. Millerand et c'est sur les conclusions de ce rapport que le gouvernement établit son projet de loi et le déposa à la chambre le 3 mars 1905 ⁽¹⁾; la commission du budget chargea M. Pierre Baudin d'en faire un rapport dont le dépôt fut fait le 5 juillet 1905. La discussion générale ⁽²⁾ dura plusieurs mois, à raison d'une séance par semaine. MM. Caillaux, Bouhey-Allex, Mill attaquèrent tour à tour le système des primes que défendirent successivement MM. Baudin, Thierry, Brindeau, Millerand, amiral Bienaimé; puis deux rapports supplémentaires ⁽³⁾ de M. Baudin suivirent, le 1^{er} février 1906 et le 7 février 1906. Après discussion durant deux séances, le dépôt du projet de loi fut fait le 20 février 1906, au sénat, qui nomma rapporteur M. Cabart-Danneville ⁽⁴⁾. Au nom de la commission des finances, un avis fut déposé par M. Lourties, le 11 avril 1906 ⁽⁵⁾, et après deux jours de discussions, au cours des-

⁽¹⁾ *Doc. parl.*, n. 2295, *J. off.*, p. 265.

⁽²⁾ Discussion à la chambre : séances des 17, 25 novembre; 1^{er}, 8, 15, 16 décembre 1905; 19 et 26 janvier 1906; 2, 9, 16 février 1906.

⁽³⁾ Rapports supplémentaires de P. Baudin, 1^{er} février 1906 (*Doc. parl.*, n. 2956, *J. off.*, p. 43); 7 février 1906 (*Doc. parl.*, n. 2970, *J. off.*, p. 51).

⁽⁴⁾ Rapport Cabart-Danneville, 8 avril 1905 (*Doc. parl.*, n. 192). — Rapp. suppl. Cabart-Danneville, 10 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 205).

⁽⁵⁾ *Doc. parl.*, n. 214.

quelles quelques modifications réclamées par le gouvernement spécialement furent apportées (durée de la loi et limitation des crédits), le projet fit retour à la chambre qui, sur un nouveau rapport de M. P. Baudin, le 13 avril 1906, adopta le projet définitivement séance tenante.

Ainsi que le disait la loi dans son article 17, un règlement d'administration publique déterminant les mesures nécessaires à son application fut porté par décret du 31 août 1906 ⁽¹⁾.

Il est à remarquer que la loi du 19 avril 1906 ne se substitue pas complètement aux lois de 1902 et de 1893 ; elle n'en abroge que les dispositions qui y sont contraires et qui ont été considérées par le législateur comme constituant une des causes d'infériorité de notre marine de commerce ; c'est ce qui résulte expressément de l'article 16 de la loi où il est dit : « Sont maintenues en vigueur les dispositions des lois du 30 janvier 1893 et du 7 avril 1902 qui ne sont pas contraires aux présentes dispositions ».

Parmi les progrès réalisés sur la législation antérieure, le plus sérieux de tous est l'établissement de deux régimes de protection nettement distincts pour la construction navale, d'une part, pour l'armement, d'autre part ; le commerce de mer et la construction maritime sont deux industries dont les intérêts ne sont pas contraires, mais différents, et on avait nui jusqu'alors à l'une et à l'autre en les confondant dans les mêmes dispositions législatives. Comme le disait fort justement M. Siegfried, l'éminent député du Havre : « Il faut séparer nettement ces deux intérêts (celui de l'armateur et celui du constructeur)..., accorder quelques avantages à l'armateur, que ses navires soient construits en France ou à

⁽¹⁾ *J. off.* du 17 septembre 1906.

l'étranger..., mettre le constructeur en mesure de lutter avec la construction étrangère, de telle manière qu'il puisse vendre son navire à l'armateur français dans les conditions où celui-ci l'achèterait à l'étranger... ».

Dans la loi de 1902, la prime à la navigation était une prime mixte dont le but avoué par le législateur était d'encourager à la fois les constructeurs et les armateurs; mais, ainsi que le fait remarquer très judicieusement M. Millerand dans son rapport, « une partie de ces primes n'est définitivement acquise ni à la construction navale ni à l'armement, mais à d'autres industries ».

Les primes à la construction sont touchées directement par les constructeurs et remplissent par conséquent le but auquel la loi les destine comme le dit M. P. Baudin. « Il en va tout autrement pour les primes à la navigation. Ces primes ne peuvent être perçues que par des navires construits en France; le fait de donner sa commande à un chantier procure donc à l'armateur un avantage qu'il n'aurait pas sans cela; il est légitime qu'il reconnaisse cet avantage au chantier français, en acceptant de payer plus cher qu'il ne le ferait à l'étranger. Une partie de la prime de navigation va ainsi au constructeur sous forme de supplément de prix et c'est là un résultat prévu et voulu de la loi. C'est la protection indirecte assurée à la construction navale française. Mais la majoration de prix acceptée par l'armateur crée pour lui une majoration correspondante de ses charges de rémunération de capital et d'assurances de manière qu'une partie de la prime de navigation perçue par lui aboutit, en fin de compte dans les caisses des banquiers ou des assureurs, et c'est là une fuite dans le système de distribution » ⁽¹⁾.

(1) Cf. Rapport P. Baudin, *op. cit.*

Cette affirmation est des plus exactes si l'on songe que l'armateur français paie en effet au chantier français le supplément de prix afférent à la construction française avant la livraison du navire, ou, pour partie, au moment même de cette livraison, tandis qu'il ne reçoit que postérieurement par échelons, pendant une période de douze ans, les primes dont partie est destinée à compenser l'excédent du prix de construction française sur le prix étranger : et c'est ce qui explique que ce n'est pas seulement l'excédent de prix français qu'il faut déduire de la prime à la navigation mais encore l'augmentation corrélative des frais généraux (intérêts du capital engagé, assurances, etc.,) ainsi donc la protection de l'armement est une chose, la protection des chantiers en est une autre et ce n'est pas un des moindres mérites de la loi de 1906 d'avoir séparé leurs intérêts.

Primes à la construction.

Le titre I s'occupe de la protection de la construction, au moyen d'une « prime à la construction » fixée par les articles 1 et 2; tandis que la navigation dont s'occupe le titre II est encouragée par une « compensation d'armement » déterminée suivant les articles 4 et 5. Quant à la prime de navigation elle est supprimée.

Les primes à la construction sont de : 145 francs par tonneau pour les vapeurs et 95 francs pour les voiliers en fer ou en acier et 30 ou 40 francs pour les navires en bois de moins ou de plus de 150 tonneaux.

Les primes à l'armement sont de 2, 3 et 4 centimes par tonneau et par jour d'armement administratif pour les vapeurs et de 1, 2, 3 centimes pour les voiliers.

C'est la séparation complète de la prime attribuée à la cons-

truction de celle réservée à l'armement qui explique la majoration considérable de la première.

Ces primes sont des primes *nettes*, c'est-à-dire qu'il résulte de l'article 7 que les nouvelles primes à la construction et compensation d'armement « ne sont pas soumises aux retenues prévues par les articles 4 et 21 de la loi du 7 avril 1902 ». L'article 4 établissait une retenue de 5 p. 100 sur les primes à la navigation et compensation d'armement au profit de la caisse de prévoyance des marins; l'article 21 prescrivait une retenue de 6 p. 100 sur les primes à construction, primes à la navigation et compensation d'armement, au profit de la caisse de prévoyance et de la caisse des invalides de la marine. En supprimant toutes ces retenues, l'article 7 de la loi de 1906 les remplace par des versements équivalents faits par le Trésor aux caisses bénéficiaires.

On a fait ainsi disparaître la confusion qui s'était glissée dans les lois antérieures entre un budget de protection industrielle et un budget d'assistance et de prévoyance sociales. Désormais, on ne retire plus d'une main, partie de ce que l'on accorde de l'autre; ainsi apparaît bien ce qui va aux particuliers, ce qui va aux institutions d'assistance maritime et aux caisses administrées par l'Etat.

Le taux élevé des primes, surtout de celles accordées à la construction, a été établi par la commission extra-parlementaire après des enquêtes minutieuses. Le but de la loi a été de mettre sur un pied d'égalité les chantiers et armateurs anglais et français.

La prime à la construction n'est que la compensation des charges résultant des tarifs de douane sur les matières appliquées à la construction et le remplacement du régime des admissions temporaires ou des drawbacks dont profitent certaines industries et du reste autrefois appliqué à l'industrie

navale. La prime doit être égale à la différence qui sépare le prix national du prix étranger et il n'y a plus lieu alors qu'à compenser pour l'armateur les charges résultant de nos lois sur la marine militaire; ainsi le capital d'achat du navire sera ramené au même chiffre que celui déboursé par les concurrents étrangers : l'armateur pourra ainsi se procurer en France le matériel nécessaire à son industrie et opérer dans d'aussi bonnes conditions que les étrangers.

Il fallait donc s'assurer que les allocations proposées représentaient aussi exactement que possible l'écart réel entre le prix de revient des chantiers français et celui de leurs concurrents les plus redoutables, les chantiers anglais.

Deux méthodes ont été suivies, dites méthode analytique et méthode de comparaison directe ⁽¹⁾.

La méthode analytique consiste à déterminer et à isoler les causes d'infériorité des chantiers français comparés aux anglais et à chiffrer en fonction d'une unité déterminée (le tonneau de jauge brute du navire, par exemple) les effets pécuniaires correspondant à chacune des trois causes suivantes : d'abord le prix des matières premières; puis la faible productivité de la main d'œuvre; enfin les frais généraux dus à l'insuffisance des commandes.

Pour calculer la différence du prix de revient d'un navire, on applique au poids des différentes matières employées dans la construction le tarif douanier spécial à chacune de ces matières et on fait le total des sommes ainsi obtenues. Ce total divisé par la jauge brute du navire, donne la représentation exacte des droits de douane sur le prix du tonneau de jauge du bâtiment en question. En généralisant ce procédé, on réunit ensuite les résultats et on en tire le prix moyen.

(1) Cf. Rapport Baudin, *op. cit.*

Au point de vue de la main d'œuvre, on constate que le salaire anglais est supérieur, mais que le rendement est aussi supérieur, notre main d'œuvre étant peu productive est très onéreuse : cela tient à ce que des ouvriers qui exécutent des travaux très différents (cuirassés, cargo-boat, remorqueur, dragues, etc.) ne saurait donner le fort rendement d'une main d'œuvre très spécialisée.

En ce qui concerne les frais généraux, ils sont plus élevés en France en raison de la faible utilisation des dessins, des études, de l'outillage ; tandis qu'en Angleterre, où il y a une grande production, où les matériaux sont à portée, on construit en série plusieurs navires à la fois de type uniforme, et le travail est régulier.

Par ce procédé d'analyse, on comprend que s'il est aisé de donner exactement la différence provenant du prix de la matière première, il n'est guère possible d'évaluer avec exactitude la répercussion des autres causes.

Pour pouvoir faire un rapprochement et déterminer en France et en Angleterre le coût de deux bâtiments semblables, il faut remarquer, nous dit M. P. Baudin dans son rapport, que, « en France, le paiement d'un navire comprend deux éléments distincts : le constructeur reçoit en sus du prix payé par l'armateur la prime versée par le Trésor public ; c'est le total de ce prix de vente et de cette prime qui représente la somme effectivement touchée par le constructeur français pour un bâtiment déterminé, et c'est cette somme qui doit être rapprochée du prix de vente anglais.

» La différence représente l'écart entre les prix réels de vente en France et en Angleterre, et, si l'on admet un même taux de bénéfice dans les deux pays, l'écart entre les prix de la construction française et les prix de la construction anglaise » (1).

(1) Cf. Rapport Baudin, *op. cit.*

La méthode de comparaison directe consiste à rapprocher le prix de revient anglais et français de navires ayant à peu près le même type et les mêmes dimensions. Pour l'emploi de cette méthode, trois conditions sont indispensables : il faut prendre une moyenne, c'est-à-dire opérer avec plusieurs termes de comparaison ; en outre, la similitude des bâtiments à comparer doit être aussi exacte que possible ; enfin il faut que les commandes aient eu lieu à la même époque à cause des fluctuations de prix, du cours du marché.

Par ce mode d'évaluation, les résultats sont plus précis.

On a trouvé ainsi un écart variant entre 150 et 200 francs par tonneau de jauge en faveur des chantiers anglais.

Et c'est pourquoi les primes à la construction ont été portées de 65 francs par tonneau de jauge brute à 145 francs pour les coques de navires à vapeur en fer ou en acier ; de 15 francs à 27 fr. 50 pour les machines et chaudières par 100 kilos.

La prime destinée aux voiliers n'a été majorée que de 30 francs.

Pour ce qui est des navires en bois, la prime antérieure a été maintenue.

Ce qu'il faut à nos chantiers, ce n'est pas seulement les commandes de l'armement français ; il leur faut aussi la clientèle de l'étranger que leur réputation saurait bien vite leur faire obtenir ; jusqu'à présent, cela leur a été impossible en raison de la différence énorme des prix qu'ils étaient obligés de demander par suite de la protection insuffisante qui leur était accordée et des procédés qu'ils employaient (construction séparée, au lieu de construction en séries).

Enfin on veut protéger ce commerce et on limite son marché : c'est illogique.

Protéger une industrie, c'est consentir des sacrifices pour assurer son développement ; limiter la protection, c'est limiter

e développement de l'industrie protégée. Les deux tendances sont inconciliables.

Or, dans son article 11, la loi de 1906 reproduit la fâcheuse innovation de la loi de 1902 : la limitation du tonnage primé. Voici à cet égard comment s'exprime cet article. « Les primes à la construction instituées par la présente loi ne pourront, en ce qui concerne les navires neufs destinés à bénéficier de la compensation d'armement, être attribuées à plus de 50.000 tonneaux de jauge brute de navires à vapeur et 15.000 tonneaux de jauge brute de navires à voiles par an, jusqu'à l'expiration de la loi du 7 avril 1902 » (art. 11, loi de 1906. Donc une sorte de procédure de prix de rang est encore nécessaire. Cette limitation, qui n'est que temporaire, a été rendue nécessaire par la superposition, le chevauchement des deux lois de 1900 et de 1902.

Il est à remarquer toutefois que la loi de 1906 ne parle que d'une limitation de la construction primée, sans comporter de limitation correspondante par le total des compensations d'armement. La limitation des charges financières suivant les disponibilités budgétaires a été demandée par le ministre des finances ; mais si l'argument budgétaire impose un maximum aux subventions accordées aux chantiers, comment se fait-il qu'il n'impose pas également un maximum aux subventions accordées à l'armement ?

Toutefois il est à remarquer que les inconvénients de cette procédure de prise de rang sont en partie évités par l'absence de limitation du crédit tonnage global.

On redoutait la superposition des effets de la loi du 30 janvier 1895 et du 7 avril 1902, entraînant des charges considérables pour le Trésor public, sans compter les dépenses de la loi nouvelle.

Le texte de l'article 24 de la loi de 1902, qui était dû à un

amendement de M. Dubost, contenait deux limitations : l'une générale, l'autre relative et dont le but était de « régulariser la production des chantiers » et surtout d'empêcher que « le budget soit trop vite assailli ».

Comme il n'était pas possible de faire une estimation précise de l'accroissement des dépenses que pourrait occasionner au Trésor public un développement considérable de la construction, on l'a fixé par approximation et cette limitation (semblable à celle de la loi de 1902) a semblé correspondre aux besoins normaux de l'industrie de l'armement, d'après les déclarations concordantes des intéressés et l'appréciation de la commission.

En outre cette limitation ne porte que sur le tonnage annuel des navires à construire supprimant ainsi la limitation globale de tonnage avec fixation du maximum et d'une dépense correspondant comme il est établi dans l'article 24 de la loi du 7 avril 1902.

L'article 9 hâtera l'apurement des comptes de la loi de 1902. Il incitera certains armateurs à demander le bénéfice de la loi nouvelle qui sera plus avantageux aux propriétaires de navires de construction étrangère, à ceux des bâtiments à voile qui ont opté déjà pour la loi de 1902, mais sans pouvoir prendre utilement rang, enfin à tous les constructeurs ou armateurs qui n'ont pas pu obtenir une place dans le tableau de prise de rang. « Les registres de prise de rang seront ainsi dégagés d'inscriptions dont un trop grand nombre ne correspondent à aucune intention actuelle de réalisation et dont le maintien ou le renouvellement ne peuvent donner lieu qu'à des spéculations qu'il convient d'entraver » (1). Le même article 9 *in fine* décide qu'aucune déclaration de prise de rang ne pourra être effectuée postérieurement à la loi nou-

(1) Rapport Baudin, *op. cit.*

velle, c'est-à-dire qu'en 1912 le tonnage construit sera affranchi de toute limitation.

A notre avis, rien ne permet de justifier les limitations *annuelles* de la production ; celle-ci doit être limitée seulement quant à sa *durée*, parce qu'avec le système des limitations annuelles, on ne peut qu'entretenir l'industrie protégée dans un état de fâcheuse médiocrité.

Il faut qu'abritées par la prime, des industries solides puissent se développer et acquérir une position stable qui leur permette de commencer leurs amortissements, l'Etat pourra alors seulement réduire sa protection graduellement sans aller à l'encontre du but visé par ses dépenses.

M. Plessix nous dit à ce sujet : « Pour nous, nous pensons qu'on ne doit limiter ni l'armateur, ni le constructeur ; en réduisant le taux des primes, on peut sans danger pour le budget arriver à ce résultat... Certes en l'absence d'une limitation il pourra arriver en une année d'exceptionnelle prospérité que le total des primes dépasse légèrement les prévisions budgétaires ; mais en de pareilles années, les industries maritimes de la France auront si bien perfectionné leurs procédés et leur outillage et fait de si fructueuses affaires que, soit par le rendement des impôts, soit par la diminution devenue possible du taux de la protection, l'Etat sera payé de ses sacrifices. » (1).

Un autre inconvénient résultant de la limitation de la construction primée mérite d'être signalé : par suite de la nécessité de prendre rang pour venir utilement, on a vu apparaître à côté des compagnies anciennes et nouvelles des groupements de caractère douteux qui se sont fait inscrire pour un grand nombre de constructions neuves et qui

(1) M. Plessix, *Navires et ports marchands*.

n'avaient nullement l'intention de les faire servir eux-mêmes à une navigation quelconque, mais qui voulaient simplement vendre leur rang de prime. C'est de la spéculation toute pure que le législateur n'avait sans doute pas entrevue, mais qui était cependant difficile à éviter. Ainsi par leur caractère en quelque sorte immoral, ces dispositions permettant à quelques spéculateurs habiles de faire argent de ce droit à la prime qu'ils s'étaient ménagé en prenant place en temps voulu dans la répartition de ces droits, ont causé involontairement un préjudice très sérieux à bon nombre de véritables industriels, au lieu de les protéger.

A côté de cela, nous citerons un fait qui nous a été signalé et qui vient corroborer nos observations. La Compagnie des « Chargeurs Réunis » a signé un marché pour la construction, par les ateliers et chantiers de la Loire, de cinq vapeurs de 5.000 tonnes et de cinq de 10.000 tonnes, soit un total de 75.000 tonnes, c'est-à-dire que, de ce fait, sont accaparés par une seule compagnie française de navigation et par une seule société de construction, les allocations prévues pour un an et demi. Sur un total général de 300.000 tonnes, 75.000 sont absorbées par une seule entreprise, le quart des ressources dont le gouvernement peut disposer pendant les six années qui séparent la loi de 1906 de l'expiration de la loi du 7 avril 1902, c'est-à-dire jusqu'en 1912. Or la flotte de cette compagnie est loin de représenter le quart de l'armement national. Sans doute cette compagnie a saisi l'occasion de refaire ou de compléter sa flotte à bon compte, elle est servie pour un certain nombre d'années : elle ne se plaindra pas ; mais la part des autres armateurs se trouve singulièrement réduite et cela pour le plus grand dommage des constructeurs qui sont ainsi évincés parceque des maisons de navigation plus modestes, qui ne peuvent contracter des

engagements aussi avantageux, s'abstiennent; les chantiers secondaires sont abandonnés parceque les commandes se concentrent dans un nombre très restreint de chantiers qui seuls, à raison de la limitation annuelle du tonnage primé, ont une certaine activité.

N'ayant pas les commandes nationales, les chantiers cherchent à construire pour l'étranger; mais pour cela il faudrait qu'il fussent à même de livrer dans des conditions sinon meilleures, du moins égales à celles de l'étranger, ce qui n'est pas. En effet, du texte de l'article 3 il ressort que les droits de nos chantiers sont réduits aux sept dixièmes de la prime — soit moins de 100 fr. par tonneau ⁽¹⁾ — pour celles de leurs constructions destinées à l'étranger. Cela revient à les mettre à peu près hors d'état de recevoir des commandes étrangères.

Et cependant cette disposition de l'article 3 est pour répondre aux critiques adressées par certains qui prétendaient que, si on ne faisait aucune distinction entre les bâtiments construits par l'armement français et ceux construits pour l'étranger, on verrait les armateurs rivaux étrangers profiter des prix avantageux que permettaient de faire les primes accordées à la construction, primes provenant des deniers payés par les contribuables français.

« L'élévation des sacrifices consentis par le Trésor public en faveur de la construction navale est surtout légitimée par le souci d'assurer le développement et la constitution de notre flotte commerciale : sans vouloir fermer aux chantiers français la possibilité de travailler pour le compte des armateurs étrangers, je pense qu'il convient de réserver le bénéfice du taux intégral des primes nouvelles aux bâtiments destinés à la marine française » ⁽²⁾.

(¹) Exactement 101 fr. 50 pour les vapeurs et 66 fr. 50 pour les voiliers.

(²) Rapport Baudin, *op. cit.*

Par l'échelonnement du paiement de la prime aux constructeurs on a voulu empêcher l'emploi d'intermédiaire complaisant.

Le paiement est fait : sept dixièmes à l'achèvement ; deux dixièmes à l'expiration d'une année si le bâtiment est encore sous pavillon français ; un dixième à la fin de la deuxième année. Ainsi, pour les commandes de l'étranger, les constructeurs ne reçoivent que sept dixièmes de la prime donnée pour les commandes françaises ; c'est donc la fermeture à nos chantiers des marchés d'armement étrangers.

A notre avis, les chantiers français ne pourront sortir de la situation précaire où depuis longtemps ils végètent que lorsqu'ils seront assurés d'un large marché, lorsqu'ils auront conquis une clientèle étrangère.

C'est ainsi que les chantiers allemands, misérables il y a vingt-cinq ans, sont devenus à l'heure actuelle assez puissants pour suffire presque entièrement aux besoins de l'armement allemand et même pour porter ombrage à leurs concurrents anglais. L'Italie aussi a prospéré d'une façon remarquable. Pourquoi ne serions-nous pas capables d'en faire autant ?

Il est inadmissible de prétendre protéger une industrie tout en restreignant à l'excès ses débouchés.

Sous le régime de la loi de 1902, la protection de la construction française se manifestait surtout sous la forme indirecte de primes à la navigation : seul l'armateur français, malgré l'élévation de nos prix de construction, pouvait commander ses navires en France parce que précisément ces primes de navigation n'étaient accordées qu'aux navires battant pavillon français. Nos chantiers de construction étaient amenés à compter dans leurs prix une partie des avantages consentis par la loi aux armateurs : c'était là une des causes, et non des moindres, de la cherté de la construction fran-

çaise. L'armateur français, gêné pour s'adresser ailleurs, sans perdre le bénéfice de la prime, était presque obligé de traiter avec le constructeur français qui en profitait pour lui faire payer cette carte forcée. Néanmoins on vit bon nombre d'armateurs qui préférèrent acheter à l'étranger et se passer des primes plutôt que de passer par ces fourches caudines.

Enfin il nous paraît que cet article 3 est en contradiction flagrante avec l'excellent principe qui a servi de base à la loi elle-même : protéger l'armement français d'une manière uniforme, quelle que soit l'origine de ses navires ; aider la construction française au moyen d'une prime uniforme qui lui permette de concurrencer l'étranger. Or, la confusion, si justement condamnée, des deux protections, est rétablie dans la prime à la construction par l'effet des dispositions de l'article 3. De même que sous le régime de la loi de 1902, une partie de la prime à la navigation constituait une protection indirecte pour nos chantiers, de même sous le régime actuel les trois dixièmes de la prime réservés aux navires de nationalité française seront une protection indirecte pour nos armateurs. Tous les vices de l'ancien système peuvent se glisser dans le nouveau à travers cette brèche.

Des fractions de la prime restent en souffrance pendant un ou deux ans ; les intermédiaires et les spéculateurs reparais-sent : nous retrouvons les « fuites » de l'ancien système ; le respect des principes de la loi s'évanouit peu à peu ; la crise de l'industrie maritime renaît.

L'industrie des constructions navales emploie de très nombreuses branches de l'activité : ingénieurs de toutes les spécialités, mathématiciens, mécaniciens, métallurgistes, dessinateurs, constructeurs, ouvriers de tous les arts et de tous les métiers, négociants, marins, etc., etc. ; aussitôt construit, un personnel technique spécial aménage le navire et le règle

suivant des principes d'expérience et d'observation et conformément aux ordres qui viennent soit de la compagnie, soit de l'Etat suivant sa destination, son exploitation future.

Ce qu'il faut pour nos chantiers nationaux, c'est qu'ils arrivent à vendre leurs navires aux mêmes prix que les constructeurs étrangers, qu'ils aient ainsi une abondance de commandes leur permettant de s'outiller et de se spécialiser dans tel ou tel type de bâtiment ou même dans telle ou telle partie du navire : en Angleterre on voit des chantiers faire uniquement des coques pour navires transporteurs lourds et portant beaucoup, tandis que d'autres au contraire construisent des navires destinés à fournir une grande vitesse ; il y a des chantiers pour les vapeurs, d'autres où l'on ne construit que des voiliers et c'est ainsi, comme nous l'avons déjà fait observer, par suite de cette spécialisation et de l'abondance des commandes, que faire dix navires semblables revient, proportionnellement pour chaque unité, moins cher que pour une seule.

En résumé, si nos chantiers prennent le magnifique essor qu'on est en droit d'espérer de l'élargissement de leur marché, s'ils atteignent une année le chiffre de 100.000 tonneaux par exemple, ce qui entraînerait, en l'absence d'une limitation, une augmentation de dépense par rapport aux évaluations budgétaires, faudra-t-il le regretter ? Nous croyons, au contraire, qu'on serait payé de ce sacrifice supplémentaire par le développement de notre outillage maritime, par les profits économiques et même militaires qu'en tirerait le pays, par la création de débouchés nouveaux pour nos industries métallurgiques et l'accroissement des revenus qui, indirectement, tomberaient aussi dans les caisses du Trésor public.

La marine est une industrie dont le marché est essentielle-

ment international, et par voie de conséquence il en est de même des industries maritimes.

Après avoir fixé la prime de construction des bâtiments en fer ou en acier, à 145 francs pour les vapeurs et 95 francs pour les voiliers, l'article 1^{er} ajoute : « Ces primes décroîtront annuellement de quatre francs cinquante centimes (4 fr. 50) pour les bâtiments à vapeur et de trois francs (3 fr.) pour les bâtiments à voiles, pendant les dix premières années d'application de la loi; elles demeureront respectivement fixées à cent francs (100 fr.) et à soixante-cinq francs (65 fr.) à partir de l'expiration de la dixième année ».

De même dans l'article 2 il est dit que la prime de 27 fr. 50 par 100 kilos pour les machines neuves « décroîtra annuellement de soixante-quinze centimes (0,75) pendant les dix premières années d'application de la loi, elle demeurera fixée à vingt francs (20 fr.) à partir de l'expiration de la dixième année ». Ce système de décroissance des primes a été établi dans le but de pousser les constructeurs à produire vite et économiquement. Cette période de décroissance, les armateurs la voulaient de quinze ans, la chambre l'abaisse à douze; finalement le sénat la fixa à dix ans.

Dans son premier paragraphe, l'article 19 réserve la prime à la construction aux constructeurs n'employant pas plus de

Acte de francisation.

Il détermine le port d'attache, c'est-à-dire celui où le navire est inscrit sur les matricules de la marine.

Conditions : Pour être admis à la francisation, les navires doivent appartenir pour moitié au moins à des Français, avoir été construits en France ou dans les possessions françaises ou avoir été nationalisés par le paiement des droits, s'ils sont de construction étrangère.

Un compte ouvert de l'effectif naval est tenu dans chaque port. Il y a aussi un dossier spécial à chaque navire du port, c'est une sorte d'état civil du navire.

10 p. 100 d'ouvriers étrangers ; le principe de cet article, qui est dû à un amendement de M. Louis Martin, existait d'ailleurs dans la loi de 1902 qui ne faisait bénéficier les constructeurs de la prime « que si l'ensemble des ateliers, usines et chantiers français ayant contribué à la confection du navire ne comprenait pas plus de 20 p. 100 d'ouvriers étrangers » (art. 18).

Le paiement des primes est dû « lorsqu'il est justifié de la francisation du navire ou lorsque le navire a pris ses expéditions s'il n'est pas destiné à la marine marchande française » (art. 3 § 1). « Toutefois, pour les navires en bois, le droit aux primes est acquis intégralement dès que le navire est francisé ou qu'il a pris ses expéditions » tandis que, ne l'oublions pas, il n'est payé que 7/10 après la francisation, 2/10 un an après, 1/10 à l'expiration de la deuxième année, pour les bâtiments en fer ou acier. Pour ce qui est des transformations ayant pour résultat d'accroître la jauge, et des réparations pour lesquelles le paragraphe 2 de l'article 2 attribue une prime de vingt francs (20 fr.) par 100 kilos, « le droit à la prime est acquis intégralement dès que le navire a repris armement ou que les appareils ou pièces d'appareil ont été mis en place à bord du navire ».

Les primes, dit M. Plessix, ne produisent d'effet utile sur l'industrie protégée que si leur mode de paiement permet d'en escompter avec certitude la liquidation intégrale à une époque très rapprochée des dépenses qu'elles doivent compenser ⁽¹⁾.

Aujourd'hui l'Etat paie, dès la francisation des bâtiments construits par nos chantiers, la part de la prime à la construction dont l'avance était jadis faite par l'armateur et lui était

⁽¹⁾ M. Plessix, *op. cit.*

progressivement remboursée par le jeu de la prime à la navigation : les charges de la loi actuelle grèvent donc le budget plus rapidement que celles résultant des lois antérieures.

Liquidation des primes à la construction.

Comment s'effectue la constatation du droit aux primes des constructeurs ?

Dans le décret du 31 août 1906 qui détermine les mesures nécessaires à l'application de la loi du 17 avril de la même année et cela conformément à l'article 17 de cette dernière, nous trouvons à l'article 8 que la constatation de la mise en chantier est faite par le service des douanes sur la demande adressée au receveur des douanes. L'article 9 nous réfère pour les constatations proprement dites aux articles 54 à 57 du décret du 9 septembre 1902; car, de même que la loi de 1906 se juxtapose à celle de 1902, de même le règlement de 1906 se combine avec celui de 1902 et sauf quelques modifications apportées par suite de la loi nouvelle, il reste en vigueur.

Voici en effet ce que contient l'article 54 du règlement de 1902 relativement au certificat de construction (art. 54). Le tonnage brut total des navires neufs, pour lesquels la prime à la construction est demandée, est certifié par le receveur des douanes du port de construction.

Le certificat constate que le navire est de construction française et il indique la catégorie à laquelle le navire appartient.

Il est dressé :

1° Pour les navires neufs destinés à la marine marchande française, au moment de la francisation.

2° Pour les navires neufs destinés aux marines marchandes de l'étranger, après qu'il a été procédé aux mêmes opérations

de jaugeage que pour les navires français, au moment de la délivrance du permis de sortie.

Les accroissements de jauge brute totale des navires français transformés sont certifiés dans la même forme par le receveur des douanes du port de réparation.

Les certificats prévus par le présent article sont visés par le directeur général des douanes après contrôle des résultats du jaugeage.

Et l'article 9 du décret de 1906 ajoute, dans son deuxième paragraphe : « En cas d'accroissement de tonnage d'un navire, de réparations aux machines ou de renouvellement de chaudières et d'appareils auxiliaires, il est fourni, en outre des pièces prévues par ce décret (celui de 1902), un certificat du receveur des douanes indiquant le taux des primes de construction allouées au navire pour la coque, les machines, chaudières et appareils de premier armement ». En ce qui concerne le poids de la machinerie, l'article 55 du décret de 1902 nous dit : « Le poids des machines motrices et des appareils auxiliaires, des chaudières à vapeur et de leur tuyautage, celui des parties neuves destinées aux machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire, est certifié au lieu de construction par des officiers du génie maritime chargés, pour la marine militaire, de la surveillance des usines et par les agents placés sous leurs ordres, délégués à cet effet, ou, à leur défaut, par les ingénieurs de l'Etat désignés par le ministre des travaux publics, sur la demande du ministre des finances, et par les agents placés sous leurs ordres.

» Les constructeurs, y est-il dit également, doivent mettre à la disposition des ingénieurs et agents le personnel et le matériel nécessaires pour les pesées.

» Le receveur des douanes du port de construction ou de

réparation s'assure, lors de l'arrivée des machines ou partie des machines, à pied d'œuvre, de leur identité avec les objets pesés à l'usine. Il certifie, après leur mise en place, l'emploi qu'elles ont reçu.

» Le certificat, dressé par le receveur, est visé par le directeur général des douanes ».

L'article 56 est relatif aux commissions techniques de navigabilité chargées de s'assurer que le navire pour lequel la prime est réclamée est susceptible de faire par ses propres moyens un service régulier à la mer. Le décret de 1906 établit dans l'article 11 que, pour ce qui est de la liquidation des primes à la construction, elle s'effectue sur la production des pièces indiquées par l'article 58 du décret de 1902. « En outre, ajoute-t-il, pour les navires dont la coque a été transformée, il est fourni un certificat du receveur des douanes du port de construction constatant, conformément à l'article 3, § 4 de la loi du 19 avril 1906, la date du réarmement du navire ».

Toutes ces pièces doivent être remises au receveur des douanes du port de construction ou de réparation par le constructeur. Puis le receveur, avec ces pièces, prépare un projet de liquidation que le directeur général des douanes examine, vérifie et vise.

« Les liquidations complémentaires pour les dixièmes retenus par application de l'article 3 de la loi du 19 avril 1906 sont effectuées sur la demande des constructeurs, accompagnée d'une déclaration affirmant que le navire bat toujours le pavillon français. Cette déclaration, ainsi que les pièces nécessaires pour en établir l'exactitude, est soumise au visa du receveur des douanes du port d'attache qui mentionne les justifications produites » (article 12, décret du 31 août 1906).

Voici maintenant les pièces exigées par l'article 58 du décret de 1902 :

« 1° Pour les coques neuves ou transformées, certificat du receveur des douanes du port de construction établi conformément aux prescriptions de l'article 54. Ce certificat est accompagné, s'il y a lieu, du procès-verbal dressé en exécution de l'article 56, par la commission technique de navigabilité.

» 2° Pour les machines motrices et appareils auxiliaires, les chaudières à vapeur et leur tuyautage, les parties neuves des machines transformées ou réparées, déclaration distincte de chacun des divers constructeurs indiquant la nature et le poids des machines, appareils auxiliaires, chaudières et de leur tuyautage ou parties neuves. Cette déclaration porte la signature des constructeurs légalisée par le maire de leur résidence. Elle est accompagnée : 1° du certificat délivré par les officiers, fonctionnaires ou agents désignés au § 1 de l'article 55; 2° du certificat établi par le receveur des douanes, conformément au dernier paragraphe du même article; 3° du procès-verbal dressé, s'il y a lieu, par la commission technique de navigabilité.

» 3° En outre, et dans tous les cas : s'il s'agit de navires destinés à la marine marchande française, il faut un extrait timbré de l'acte de francisation délivré par l'Administration des douanes indiquant la date et le numéro de cet acte, ainsi que le port auquel le navire est attaché; s'il s'agit de navires destinés aux marines marchandes étrangères, une copie certifiée du permis de sortie ».

« Il n'est pas tenu compte, dans la liquidation, des fractions de poids inférieures à 100 kilogrammes » (art. 60 du décret de 1902).

Notons que l'article 10 du décret du 31 août 1906 prévoit

le cas où un navire viendrait à disparaître avant d'avoir touché l'intégralité de la prime à la construction (la prime étant échelonnée sur trois annuités). La prime sera liquidée au prorata de la durée du bâtiment.

Telles sont les formalités à remplir pour la liquidation des primes accordées aux constructeurs.

A côté des primes, la loi accorde d'autres avantages aux constructeurs, avantages résultant de certains privilèges ; c'est ainsi que, en vertu de l'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II, modifié par l'article 10 de la loi du 7 avril 1902, les navires français sont tenus, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, de se faire réparer en France lorsqu'il s'agit de réparations importantes (supérieures à 15 francs par tonneau de jauge) et non urgentes.

A cela vient s'ajouter pour les navires affectés à un service postal que l'Etat subventionne l'obligation d'être de construction française.

Enfin, la construction de bâtiments de mer commandés par l'Etat est réservée aux chantiers français (sauf toutefois le cas où une mise en adjudication n'aurait donné aucun résultat, auquel cas les étrangers sont admis à soumettre à l'adjudication).

Telle est la protection accordée en France aux chantiers nationaux.

Compensation d'armement.

Nous avons précédemment fait observer qu'une des plus heureuses innovations de la loi du 19 avril 1906 a été la séparation complète de la protection des chantiers maritimes et de la protection de l'armement, et la recherche pour ces

deux industries, si différentes l'une de l'autre, de modes de protection particuliers et raisonnablement appropriés à chacune d'elles.

Nous venons d'étudier les encouragements donnés aux constructeurs, nous allons maintenant examiner le système de protection accordé aux armateurs.

Il est indispensable, si l'on ne veut pas nuire à l'armement français, de lui donner toutes facilités pour s'approvisionner en navires sur le marché général du monde, comme leurs concurrents. En effet, si par exemple il arrive qu'un négociant découvre une combinaison qui lui semble devoir être lucrative et qui nécessite l'emploi d'un navire, il faut qu'il se hâte pour arriver le premier à exploiter son idée, sinon il se peut que la même idée venant peu après à des étrangers ceux-ci n'exécutent leurs projets avant lui. D'autre part, un armateur perd un navire, ou a besoin d'augmenter son service, c'est immédiatement qu'il lui faut un remplaçant ou un navire supplémentaire. Pour que nos armateurs ne manquent pas les occasions avantageuses, il faut qu'ils soient à même de se procurer le plus rapidement possible l'outil dont ils ont besoin ; or si l'armateur veut un navire neuf, les chantiers étrangers (les chantiers anglais notamment) étant donné l'état actuel de notre industrie, le lui livreront à peu près deux fois plus vite et à meilleur marché que les constructeurs français, et s'il veut un navire d'occasion il n'aura que l'embarras du choix sur le marché étranger. Sinon ce sont des capitaux énormes qu'il faut pour l'armement et en France l'épargne, qui ne sait pas toujours se défendre des placements aventureux, est presque complètement réfractaire aux placements dans l'industrie maritime.

C'est ainsi que les opérations d'armement sont le monopole des seules grandes compagnies qui ont réussi à réunir de

gros capitaux. Mais, nous dira-t-on, la civilisation veut que les grosses entreprises puissent seules vivre. Voyez les petits magasins ruinés par les gros; les grosses banques manger les petits banquiers de province. A cela il nous suffira de citer l'exemple de l'Angleterre, de l'Allemagne où les armateurs particuliers sont très nombreux et font aussi bien que les grosses compagnies la force de la marine marchande de leur pays. Dans cette industrie, il y a place pour tous : il faut favoriser non seulement les compagnies mais aussi les individualités sous peine de voir s'amoinrir la force de notre armement par la diminution de l'initiative. Ce serait paralyser notre commerce maritime et cela sans profit aucun pour le travail national que d'empêcher les armateurs de s'approvisionner au dehors; au contraire, l'entretien et la réparation des navires seraient pour nos chantiers une source de revenus en attendant mieux, si notre flotte était plus importante, et, par la suite, ils y gagneraient aussi des constructions neuves parce qu'il est démontré par l'examen des faits que telle maison d'armement qui a pu se créer, grâce à des navires d'occasion achetés à bon marché et qui a prospéré peu à peu, arrive bientôt, lorsque son capital est devenu suffisant et qu'elle a du temps devant elle, à donner la préférence, pour la construction de ses navires, aux chantiers français.

Ce sont ces raisons qui ont amené le législateur à permettre aux armateurs français de se procurer leur instrument à l'étranger et cela sans perdre le bénéfice de la compensation d'armement, à condition toutefois que le navire fût francisé moins de deux ans après sa construction. La loi de 1902, dans son article 6, fixait le délai de francisation à sept ans; la loi de 1906 l'a abaissé à deux ans; ainsi est restreinte la faculté d'acquérir à l'étranger des navires d'occasion; on n'a l'entrée

que de navires neufs. Mais cette mesure est-elle justifiée ? Nous pensons que ce n'est pas l'affaire du gouvernement de s'occuper de l'âge du bâtiment, c'est plutôt affaire d'assureur ; un navire de trois ou quatre ans qui n'a plus droit à un appui rend des services qui sont les mêmes qu'un navire sortant des chantiers : le personnel est le même, la sécurité (si le certificat de visite est en règle) n'est pas atteinte, ce sont les mêmes frais qu'il a à supporter dans les ports. A notre avis, une mesure inverse s'imposait, au lieu d'abaisser le délai de francisation, il eût fallu l'élever ; c'est avec du matériel d'occasion (ce qui ne veut pas dire du mauvais matériel) acheté à bas prix que de jeunes armateurs pourraient faire une concurrence facile à l'étranger en créant des lignes nouvelles pour le plus grand bien de notre pays. Les constructeurs français devraient comprendre que dans leur intérêt même il faut que l'on favorise les entreprises nouvelles d'armement, car, pour que les chantiers français aient des commandes, il faut que les armateurs soient nombreux.

C'est au moyen de la « compensation d'armement » que l'Etat protège l'armement national. Qu'est-ce que la « compensation d'armement » ⁽¹⁾ ?

Nous en trouvons la définition dans le compte rendu des travaux de la commission extraparlamentaire de 1897 (p. 543) : « La compensation d'armement doit être une sorte de remboursement des dépenses supplémentaires occasionnées par la législation spéciale qui régit les navires sous le pavillon français, législation qui se traduit, pour l'armateur, par un surcroît de frais et par le coût élevé de l'armement proprement dit ».

Comme on le voit, elle a pour but de compenser les charges

(1) Le mot et l'idée appartiennent à un armateur de Marseille, M. Estier, auteur du rapport qui servit de base pour la rédaction de la loi de 1902.

inévitables de notre législation civile maritime, charges que comporte la navigation sous pavillon français quels que soient l'âge et l'origine du navire et qui, bien que croissant avec la jauge, ne lui sont pas rigoureusement proportionnelles. Aussi la compensation d'armement est elle déterminée d'avance suivant la catégorie de tonnage à laquelle appartient le navire.

M. P. Baudin, dans son remarquable rapport, établit les bases sur lesquelles doit être calculé le montant de la compensation d'armement. Il y a des causes commerciales d'infériorité qui font obstacle au développement de la navigation française, situation et configuration géographique, nature du fret à l'exportation, développement insuffisant de nos moyens de transport, etc., etc. Nous les examinerons par la suite; constatons pour l'instant que le législateur n'y peut rien. A côté de cela, il y a des charges administratives spéciales qui pèsent sur l'armement français; ce sont les seules dont les armateurs réclament et à juste titre la compensation directe. Il faut les déterminer et les évaluer. Pour cela, il faut procéder par comparaison avec les autres nations; nous prendrons de préférence l'Angleterre. Mais, nous dira-t-on, pourquoi comparer à la marine anglaise, qui est exceptionnelle? Parce que, précisément, les frais d'exploitation des navires armés sous pavillon anglais sont plus élevés que ceux des Italiens, des Norvégiens, des Grecs, pour qui les salaires et les frais de nourriture sont encore moindres. Donc, si on faisait le rapprochement avec les marines étrangères, on aurait *a fortiori* un écart plus considérable. Du reste, à l'occasion, nous prendrons aussi nos éléments de comparaison chez les autres nations étrangères.

Les charges administratives comprennent les charges afférentes au personnel et celles relatives au matériel. Nous examinerons rapidement les unes et les autres.

Au point de vue du personnel, la loi du 21 septembre 1793, dans son article 2 *in fine*, oblige l'armateur d'un navire français à composer, pour les trois quarts au moins, son équipage de marins français; les officiers doivent être tous Français. Cette obligation, en pratique, s'étend à la totalité et les conséquences de ce quasi-monopole de la navigation sous pavillon français réservé à nos inscrits maritimes sont des plus fâcheuses.

D'abord il est avéré que les navires armés avec des marins français comportent un équipage plus nombreux d'où résulte déjà une augmentation de salaires et de dépenses de nourriture pour l'armement.

Un vapeur de 2.500 tonneaux environ, qui a trente inscrits à son bord, n'aurait que vingt ou au maximum vingt-cinq marins à l'étranger. Un voilier de 1.800 tonneaux aura vingt-cinq Français alors que le même bâtiment étranger naviguerait avec vingt hommes d'équipage (Italiens ou Allemands).

Pour les frais de nourriture, il faut compter en France une moyenne de 2 francs par homme (officiers et équipage); 1 fr. 75 en Angleterre, 1 fr. 40 en Allemagne, 1 franc en Italie ou en Grèce; un équipage composé d'Asiatiques dépenserait entre 0 fr. 25 et 0 fr. 50 par homme. Cela tient à ce que notre tempérament national s'adapte moins que celui de certaines autres nations à la frugalité de vie qui constitue la première économie des frais de navigation. En France, il est attribué une allocation journalière de vin de 0 litre 75 à chaque matelot ordinaire et de 1 litre 50 aux chauffeurs et mécaniciens et ce pendant que les marins étrangers ne boivent que de l'eau. L'armateur français ne peut pas songer à donner une nourriture différente de celle que les inscrits reçoivent à bord des navires de l'Etat.

A cela il faut ajouter les dispositions de l'article 262 du

code de commerce ainsi conçu : « Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade ou s'il est blessé au service du navire. Si le matelot a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux dépens du navire; toutefois le capitaine peut se libérer de tous les frais de traitement ou de rapatriement en versant entre les mains de l'autorité française une somme à déterminer d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être révisé tous les trois ans. Les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié. S'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués ne pourra dépasser, en aucun cas, quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre ».

En Angleterre, on ne paie plus le marin une fois débarqué; s'il est malade ou blessé à bord par sa faute, il paie les frais d'hôpital; les armateurs anglais ne supportent les frais que si le marin tombe malade à l'étranger ou s'il se blesse au service du navire. Il existe des sociétés auxquelles on peut s'assurer contre tous risques de bord pour 1 franc par tonneau de jauge brute.

En France, 1 marin sur 3 donne lieu à des soins médicaux et on évalue au chiffre moyen de 2 francs par tonneau de jauge brute le total des frais annuels incombant à un armateur au titre des maladies et accidents (comprenant le versement à la caisse de prévoyance suivant la loi du 21 avril 1898, art. 4).

Au point de vue du matériel, deux charges pèsent lourdement sur l'armement français. La première provenant du monopole concédé aux chantiers français pour les réparations

excédant 15 francs par tonneau de jauge du navire, sauf au cas de nécessité où la loi de 1902 autorise les réparations à l'étranger sans limitation mais sous réserve de certaines formalités établissant la force majeure ⁽¹⁾. La deuxième résultant de ce que « les objets destinés à l'armement des navires français doivent être tirés de l'intérieur, ou, s'ils proviennent de l'entrepôt ou immédiatement de l'étranger, être soumis préalablement aux droits de douane ». Or, si les matériaux sont d'origine française, le prix en est supérieur à ceux de l'étranger ; si leur origine est étrangère, les droits de douanes qui leur sont appliqués en augmentent sensiblement le prix de revient.

Le taux de la compensation d'armement est déterminé par l'article 4 de la loi du 19 avril 1906 et compté par chaque jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale.

Les allocations sont fixées ainsi :

« 1° Pour les vapeurs :

» Quatre centimes (0 fr. 04) par chaque tonneau jusqu'à 3.000 tonneaux ;

» Trois centimes (0 fr. 03) par tonneau en sus entre 3.001 et 6.000 tonneaux ;

» Deux centimes (0 fr. 02) par tonneau en sus à partir de 6.001 tonneaux.

» 2° Pour les voiliers :

» Trois centimes (0 fr. 03) par chaque tonneau jusqu'à 500 tonneaux ;

» Deux centimes (0 fr. 02) par tonneau en sus entre 501 et 1.000 tonneaux ;

⁽¹⁾ L'article 15 de la loi du 7 avril 1902 modifie l'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II qui ne permettait les réparations à l'étranger que jusqu'à concurrence de 6 livres par tonneau. Cela tient à ce que la valeur de l'argent a diminué.

» Un centime (0 fr. 01) par tonneau en sus à partir de 1.001 tonneaux.

» La compensation d'armement n'est accordée qu'aux navires dont la jauge brute totale est au moins de 100 tonneaux.

» La compensation d'armement est payée à chaque navire placé sous le régime de la présente loi, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de douze ans révolus » (art. 4).

Nous avons dit précédemment ce qu'il fallait penser de la limitation fixée par la loi pour l'octroi de la compensation, nous n'y reviendrons pas. Pour ce qui est du montant de l'allocation attribuée aux armateurs, il est à remarquer qu'il est inférieur à celui de la loi de 1902; en réalité, cette diminution n'est qu'apparente, car les primes à l'armement sont allégées de la retenue indirecte abandonnée aux constructeurs sous le régime de la législation antérieure.

Comparé à l'article 2 de la loi de 1902 qui traitait de la compensation d'armement et des diverses conditions requises pour y avoir droit, l'article 4 de la loi qui nous régit actuellement sur cette matière est plus libéral : il supprime la limitation minima de 300 jours d'armement imposée par la loi de 1902 et accorde le bénéfice de la compensation d'armement pour toute la durée effective de la période annuelle pendant laquelle le navire est armé administrativement.

En outre, le même article 2 de la loi du 7 avril 1902, dans son troisième paragraphe, donnait une limite maxima à la jauge primée; les navires ne pouvaient être admis pour le calcul de la compensation d'armement que jusqu'à concurrence de 7.000 tonneaux de leur jauge; cette disposition avait été inspirée par des considérations budgétaires, sans se préoccuper de l'intérêt très grand qu'il pouvait y avoir à favoriser, au contraire, le développement des navires de fort

tonnage; c'était, par ce fait même, une entrave à la construction de pareils navires, alors qu'ils se multiplient dans les marines étrangères, car leur exploitation est plus économique et, par suite, au point de vue de l'utilité commerciale, leur rendement meilleur. La loi de 1906, en n'imposant plus cette limitation de 7.000 tonnes, est beaucoup plus conforme aux besoins actuels du commerce maritime.

Mais, à côté de cela, l'article 5 de la loi du 19 avril 1906 exige un minimum de parcours et de fret comme condition pour avoir droit aux primes. Cet article 5 est sorti des délibérations de la chambre, car il n'existe ni dans le projet de la commission extraparlamentaire, ni dans le projet de loi primitif du gouvernement, ni dans le premier rapport de M. P. Baudin ⁽¹⁾. Son but est d'empêcher les armateurs de bénéficier de la compensation d'armement tout en séjournant dans les ports, de les obliger à faire de la navigation véritable et non de la navigation fictive avec embarquement d'équipage réduit ou toute autre combinaison propre à dissimuler la fraude et à faire croire à la sincérité de l'armement; en un mot, cet article a été établi pour que « la compensation d'armement fût acquise seulement lorsque les charges auxquelles elle doit théoriquement correspondre ont été effectivement supportées » ⁽²⁾.

Pour avoir droit à la compensation d'armement, les navires doivent justifier d'un parcours moyen par chaque jour d'armement administratif entre la date de l'armement portée au rôle et celle de son désarmement. Ce parcours moyen doit correspondre, suivant les prescriptions de l'article 5, au moins à :

« 1° 90 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 14 nœuds et au-dessus;

(1) Rapport supplémentaire de M. P. Baudin, *Doc. parl.*, Annexe n. 2956.

(2) Rapport de M. Cabart-Danneville au sénat, *op. cit.*

2° 85 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 12 à 14 nœuds ;

3° 65 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 11 à 12 nœuds ;

4° 55 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 9 à 11 nœuds ;

5° 35 milles pour les navires à voile.

Les jours pendant lesquels le navire sera immobilisé par cas de force majeure n'entreront pas en compte pour établir le parcours moyen sus-visé ».

De plus, cet article 5 reproduit une disposition que la loi de 1902, dans son article 6 (e), avait édictée, en vertu de laquelle les navires étaient exceptés de tout droit à la compensation d'armement si, depuis leur départ d'un port français jusqu'à leur retour dans un port français, ils ne pouvaient justifier qu'ils avaient transporté sur le tiers au moins du parcours effectué une quantité de marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur jauge nette. C'est donc un minimum de transport qui s'ajoute au minimum de parcours.

Enfin une réduction de dix pour cent (10 p. 100) est opérée sur le taux de la compensation d'armement lorsque les navires n'auront pas transporté, sur la moitié au moins de leur parcours, une quantité de marchandises qui représente au moins la moitié de leur jauge nette, en tonneaux d'affrètement.

Telles sont les mesures prises pour empêcher les voyages sur lest, l'immobilité et réprimer cet abus dénoncé à diverses reprises au cours des débats parlementaires, bien qu'en réalité, il n'ait jamais eu, semble-t-il, l'importance qu'on lui a donnée.

Un vapeur de 3.000 tonnes coûte environ 800.000 francs,

il toucherait pour l'année (en supposant 330 jours d'armement à raison de 120 francs en moyenne par jour) la somme de 39.000 francs. Or sa durée moyenne étant de vingt ans, il faut l'amortir au taux minimum de 5 p. 100, ce qui fait 40.000 francs par an. Et il reste encore à payer l'intérêt du capital, le prix de l'assurance, les frais de garde et d'entretien, les salaires de l'équipage et leur nourriture, etc., etc.

Cette idée, qui a motivé l'article 5, du bateau à l'ancre qui se balance dans nos ports et qui, sans se livrer à aucun trafic, se contenterait de la compensation d'armement, est donc inadmissible.

Le cabotage international auquel l'article 5 de la loi de 1902 n'accordait que les deux tiers de la prime attribuée à la navigation au long cours, est assimilé à ce dernier en vertu des dispositions de l'article 4 de la loi de 1906. Antérieurement, les primes variaient dans de fortes proportions suivant qu'il s'agissait de l'une ou l'autre de ces deux sortes de navigation. Les inconvénients d'un tel système étaient multiples. Un même bâtiment peut, au cours d'un voyage, pratiquer les deux genres de navigation : le fait était fréquent pour les cargo-boats qui venaient d'Extrême-Orient et faisaient escale dans la Méditerranée. On s'était vu alors dans l'obligation de régler tous ces cas particuliers par d'interminables textes législatifs : les articles 5 et 6 de la loi du 7 avril 1902 sont des modèles du genre. Il est bien certain que les transactions commerciales s'accommodaient fort mal d'une réglementation si confuse et si compliquée.

La compensation d'armement, comme son nom l'indique, est destinée à contrebalancer les charges que notre régime maritime fait peser sur l'armement ; or, étant donné que ces charges sont les mêmes, qu'il s'agisse de cabotage international ou qu'il s'agisse de long cours, la distinction, pour les

rémunérations accordées, entre les deux navigations n'était pas logique, voici du reste dans quels termes s'exprimait à ce sujet l'honorable M. P. Baudin : « La division faite entre les deux genres de navigation par l'article 1^{er} de la loi du 30 janvier 1893 n'est guère que théorique et ne répond le plus souvent ni à une distinction dans le type des bâtiments, ni à une modification dans leurs conditions d'armement. Beaucoup de navires effectuent dans un même voyage des parcours successifs, dont les uns sont classés comme cabotage, les autres comme long cours. Nombreux également sont les voyages de cabotage international qui comportent des traversées plus longues et une navigation plus périlleuse que certains voyages au long cours. Tel est le cas de la navigation de la Mer Baltique et de la Mer Noire comparée à celle de la Côte Occidentale d'Afrique.

Les risques d'avaries sont en outre augmentés pour les navires armés au cabotage par la fréquence des entrées dans les ports et des manœuvres de mise à quai; les dangers d'abordage et d'échouage sont aussi plus à redouter.

Les conditions des polices d'assurance fournissent d'ailleurs à cet égard des renseignements précis : si le taux des prix est le même pour l'assurance sur corps du navire quel que soit le genre de navigation auquel il est affecté, les surprimes et les franchises grèvent au contraire plus lourdement le cabotage international que le long cours » (1).

C'est donc avec raison que la compensation d'armement édictée par la loi du 19 avril 1906 s'applique indifféremment à l'une et à l'autre navigation.

Enfin pour compenser la prime de navigation supprimée, ce qui préjudiciait surtout aux navires rapides, la loi de 1906

(1) Rapport de M. P. Baudin, *op. cit.*, p. 126.

accorde une surprime de compensation à partir de 14 nœuds, car la compensation d'armement est calculée uniquement par jour d'armement administratif, tandis que la prime à la navigation variait en fonction de la vitesse et était donnée suivant le nombre de milles parcourus.

... « Le taux de la compensation est majoré de :

Dix pour cent (10 p. 100) pour les navires ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse d'au moins 14 nœuds ;

Vingt pour cent (20 p. 100) pour les navires ayant réalisé aux essais une vitesse d'au moins 15 nœuds ;

Trente pour cent (30 p. 100) pour les navires ayant réalisé aux essais une vitesse d'au moins 16 nœuds » (loi du 19 avril 1906, article 6).

Quant aux navires à vapeur dont la vitesse aux essais en demi-charge a été inférieure à 10 nœuds, mais égale ou supérieure à 9 nœuds, le taux de la compensation est réduit pour eux de quinze pour cent (15 p. 100). Pour une vitesse inférieure à 9 nœuds, la loi n'alloue rien. Ces réductions de primes relativement à la vitesse ont été introduites dans le but de limiter les charges du Trésor.

Nous empruntons au livre de M. Charles Roux, « Notre marine marchande », quelques détails techniques sur la vitesse, qu'il nous a paru intéressant de rapporter en note ⁽¹⁾.

(¹) Le mille marin français est de 60 au degré ou de une minute : il contient 1.851^m85.

La vitesse des navires s'exprime en nœuds. Le nœud est une des divisions du loch ; celui-ci est fixé à une corde divisée par des nœuds espacés de 15 mètres et par d'autres espacés de 1^m50. Le loch jeté à la mer reste à peu près en place, et le nombre des nœuds contenus dans la ligne de corde qui se déroule en trente secondes donne la vitesse du bâtiment. Ainsi par exemple dire qu'un navire file 12 nœuds signifie que la vitesse est de 6 mètres par seconde.

L'accroissement de vitesse nécessite des dépenses considérables, car la vitesse ne suit que de très loin la puissance motrice : elle ne croît, pour un même navire que comme la racine cubique de ladite puissance développée par les machines ;

Le décret du 9 septembre 1902, dans son titre III (articles 32 à 44), détermine en détail les conditions dans lesquelles s'effectuent les essais pour la détermination à la vitesse et le calcul du montant de la compensation d'armement. Les constatations se font en présence d'une commission technique spéciale instituée dans chaque arrondissement maritime. Il est procédé aux essais sur la demande de l'armateur ou du constructeur (art. 34); ils ont lieu au tirant d'eau moyen correspondant au mi-chargement du navire; la puissance doit être développée par les seules installations permanentes du bord destinées à être utilisées en service courant pendant quatre heures consécutives sur des parcours rectilignes qui prennent le nom de bases. En aucun cas il n'est procédé à plus de deux essais. La commission dresse procès-verbal du résultat de ses opérations : un exemplaire de ce procès-verbal est envoyé au ministre de la marine, un autre à la direction générale des douanes; mention est faite, sur l'acte de francisation, de la vitesse définitivement constatée par la commission et du tirant d'eau maximum, en charge complète, correspondant (art. 38). Au cas de modifications apportées aux machines postérieurement, il peut être procédé à de nouveaux essais après demande adressée au ministre du commerce (art. 40).

on la calcule par une formule classique qui répond assez bien au service de la navigation jusqu'à 20 nœuds : $V = M \sqrt{\frac{F}{B^2}}$

V représente la vitesse en nœuds, M le coefficient d'utilisation, F la force relevée à l'indicateur sur les pistons, B² la section immergée en mètres carrés. On dit encore : supposant une coque égale, la dépense croît avec la vitesse comme le cube de ces vitesses. La dépense de deux vitesses différentes est proportionnelle au carré des différences de vitesse. Un même navire brûlant pour filer 10 nœuds 3.250 kilos de charbon à l'heure, en brûle 7.100 pour filer 15 nœuds, et 22 000 pour filer 20 nœuds. Il faut en outre, pour atteindre ces vitesses, des installations toutes spéciales.

Le décret du 31 août 1906 se réfère au décret précité pour le mode de procéder à la constatation des vitesses des navires, et aussi pour l'évaluation des distances de port à port (art. 44 à 47 du décret 1902) pour le calcul des parcours exigés par la loi du 19 avril 1906.

Les conditions de chargement sont précisées par l'article 5 du règlement de 1906 qui renvoie, pour la détermination du tonneau d'affrètement, aux dispositions de la loi du 13 juin 1866 et à l'article 13 de la loi du 19 avril 1906 ⁽¹⁾. Le tonneau d'affrètement correspond à une tonne pour les marchandises lourdes et à 1^m344 pour les marchandises volumineuses. L'article 13 de la loi de 1906, pour la rédaction duquel on s'est inspiré des lois du 20 mars 1875 et du 23 décembre 1897 sur la perception des droits de quai en France et en Algérie et du décret du 22 juin 1904 sur le calcul de la jauge des navires, règle l'assimilation en établissant une base légale d'équivalence entre les passagers embarqués, les animaux ou les voitures et le tonneau d'affrètement « car, nous dit M. Baudin, dans son rapport supplémentaire, les primes acquises par les navires qui se livrent au transport des passagers et des animaux ne sauraient être liquidées, parce que la douane ne se trouve pas en mesure de leur délivrer des certificats de chargement. Cependant il n'est pas douteux que les passagers et les animaux constituent, pour les navires, un élément de fret appréciable et qu'il serait contraire à la plus stricte équité d'assimiler les bâtiments qui effectuent ces transports aux bâtiments qui naviguent sur lest » ⁽²⁾.

Les bases sur lesquelles s'effectuent l'allocation des compensations d'armement sont les suivantes : 1° un tonneau et

⁽¹⁾ En Angleterre, c'est le « tun » (1.015 kilos) qui est l'unité de poids de chargement.

⁽²⁾ Rapport supplémentaire de M. P. Baudin, *op. cit.*

demi par chaque passager embarqué ou débarqué ; 2° deux tonneaux par chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets ; 3° un demi-tonneau par chaque tête de petit bétail ; 4° trois tonneaux par voitures à deux roues ; 5° quatre tonneaux par voiture à plus de deux roues. Quant aux bagages des voyageurs et petites provisions de voyage, ils ne sont pas comptés dans l'évaluation des marchandises embarquées ou débarquées.

Liquidation de la compensation d'armement.

La constatation du droit à la compensation d'armement s'effectue, dit l'article 15 du règlement de 1906, conformément aux prescriptions établies dans le décret de 1902 aux articles 61 à 65, dont la teneur est la suivante :

« Tout armateur qui veut bénéficier de la compensation d'armement est tenu, lors de l'armement du navire, de remettre au commissaire de l'inscription maritime ou au consul une déclaration en trois exemplaires, dont un sur papier timbré. Cette déclaration énonce :

- 1° Le nom et le domicile de l'armateur ;
- 2° Le nom du navire et la catégorie à laquelle il appartient (à voiles ou à vapeur, en bois ou en fer).
- 3° Le lieu de construction de la coque ;
- 4° L'origine des machines et des chaudières ;
- 5° S'il s'agit d'un navire construit à l'étranger, la date de la mise à l'eau ;
- 6° Le lieu et la date de la francisation, avec l'attestation que le navire n'a perdu à aucun moment la francisation ;
- 7° La jauge brute totale et la jauge nette ;
- 8° Le maximum de charge du navire ;
- 9° La vitesse constatée aux essais officiels prévus par le titre III du règlement ;

10° Le port d'attache de la douane et celui de l'immatriculation ;

11° Les noms, prénoms et le quartier d'inscription du capitaine ;

12° La composition de l'équipage.

En outre, pour les navires d'origine étrangère, la déclaration est faite dans les six mois qui suivent la francisation, il y est attesté que le navire n'est pas hypothéqué pour plus de la moitié de sa valeur. La déclaration doit être accompagnée d'un certificat du receveur des douanes constatant qu'elle est conforme avec l'acte de francisation, le titre d'origine des machines et chaudières, le procès-verbal d'essai de vitesse prévu par le titre III et, s'il y a lieu, le registre d'inscription des hypothèques.

Cette déclaration est transcrite par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul sur un registre à souches fourni par l'armateur et conforme au modèle arrêté par le ministre de la marine.

Ce registre, dit registre des traversées, reste à bord du navire et sert à l'inscription des divers voyages qu'il effectue.

La déclaration est visée par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul ; l'exemplaire timbré est remis à l'armateur, le second exemplaire est envoyé au ministre de la marine ; le troisième est conservé dans les bureaux de l'inscription maritime (art. 61 et 62). Au moment de son expédition le capitaine fait consigner sur le registre des traversées, par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul : la date de l'armement administratif, celle du départ, la destination du navire, les points d'escale intermédiaires et le chargement du navire en tonneaux d'affrètement pour chacun des ports où le navire doit toucher.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port

ou sur un point de relâche quelconque, le capitaine présente son registre de traversées, soit au commissaire de l'inscription maritime en France ou dans les colonies et possessions françaises, soit au consul de France à l'étranger.

Ce fonctionnaire, après avoir reconnu l'identité du navire par l'examen des papiers de bord, inscrit sur le registre la date de l'arrivée et dresse deux extraits constatant le voyage qui vient d'être effectué.

Chaque extrait mentionne :

1° Le détail de l'effectif porté au rôle d'équipage, tel qu'il a été arrêté en suite de la déclaration d'armement, et, si l'effectif n'est pas au complet, les motifs pour lesquels il y a des manquants ;

2° Le chargement du navire en tonneaux d'affrètement ;

3° La route suivie par le navire dans le cas où celui-ci aurait emprunté la voie d'un canal artificiel.

L'un des extraits est remis au capitaine ; le commissaire de l'inscription maritime ou le consul garde le second extrait dans ses archives.

Au moment de la réexpédition, le commissaire ou le consul consigne sur le registre des traversées : la date du départ, la nouvelle destination ou la nouvelle escale du navire, le chargement du navire en tonneaux d'affrètement et la composition de l'équipage, en indiquant si l'effectif porté au rôle d'équipage est resté complet pendant la durée de l'escale et les motifs des manquants dans le cas contraire.

En cas de réparations effectuées en pays étrangers, le consul de France consigne aussi sur le registre la nature et le montant de ces réparations.

Si le navire arrive dans un port où il ne se trouve ni commissaire de l'inscription maritime ni consul de France, le capitaine se fait délivrer un certificat ; quand il y a un navire

de guerre français dans le port, par le commandant de ce navire ; dans le cas contraire, par l'autorité locale. Ce certificat, ou, à défaut, un rapport du capitaine affirmé sous serment par l'équipage, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du premier port de relâche qui en délivre au capitaine une copie certifiée et en fait mention sur le registre des traversées.

Au désarmement, le capitaine remet le registre des traversées au commissaire de l'inscription maritime ou au consul (art. 63, 64, 65).

Aux prescriptions établies par le décret de 1902, auquel se réfère le décret de 1906, l'article 15 de ce dernier règlement ajoute :

« En outre des pièces prévues par ces articles, il doit être produit, pour la constatation du droit à la compensation d'armement acquis pendant les deux premières années qui suivent la francisation des navires ayant touché les primes à la construction instituées par la loi du 19 avril 1906, un certificat constatant que la déclaration prévue par l'article 8 ci-dessus a été faite ». Rappelons pour mémoire que l'article 8 du règlement de 1906 exige une déclaration de mise en chantier adressée au receveur des douanes avec détails du futur navire.

Pour ce qui est de la liquidation des compensations d'armement, elle s'opère sur la production d'un certain nombre de pièces énumérées par l'article 74 du règlement du 9 septembre 1902, et ces pièces sont remises à l'administrateur de l'inscription maritime du port d'immatriculation du navire qui prépare un projet de liquidation et l'adresse au ministère de la marine avec les pièces.

Le certificat de chargement que dresse le receveur des douanes doit mentionner que la quantité de marchandises

transportée répond aux prescriptions de l'article 5 *in fine* de la loi de 1906 ; un certificat dressé par l'administrateur de l'inscription maritime constate le parcours moyen du navire par chaque jour d'armement administratif et note s'il correspond au nombre minimum de milles prévu par l'article 5 de la loi du 19 avril 1906. Il signale l'immobilisation pour le cas de force majeure.

Remarquons que l'article 17 du décret de 1906 modifie l'article 5 de la loi de 1906, en réduisant le minimum de parcours exigé pour toucher la prime à $2/5$ ou $3/5$ suivant les cas.

Enfin, les liquidations établies par le ministre des finances pour les primes à la construction et par le ministre de la marine pour les compensations d'armement sont adressées avec les dossiers au ministre du commerce qui est chargé de l'ordonnancement des dépenses (art. 19 du décret de 1906).

Autres dispositions et remarques.

Il faut signaler l'article 8 de la loi du 19 avril 1906 dont le premier paragraphe est le résultat d'un amendement de M. Siegfried. Celui-ci demanda, lors de la discussion de la loi actuelle, et obtint que les navires à voiles construits sous le régime de la loi du 30 janvier 1893 reçoivent une compensation d'armement de 3 centimes par tonneau de jauge brute totale et par jour d'armement administratif pendant trois ans à partir du moment où ils auront cessé de bénéficier de la loi de 1893 ; à condition, toutefois, qu'ils aient été francisés avant le 1^{er} novembre 1901 et qu'ils justifient, au moyen d'un certificat de chargement dressé par le receveur des douanes, « avoir transporté sur les deux cinquièmes au moins de leur parcours, aller et retour, une quantité de marchandises

représentant en tonneaux d'affrètement au moins les deux tiers de leur jauge nette » (art. 8). Cette dernière disposition est renouvelée de l'article 13 de la loi de 1902 pour éviter que certains voiliers ne naviguent sur lest uniquement dans le but de toucher la prime. Les raisons fournies par M. Siegfried en faveur de son amendement le firent adopter sur le champ pour éviter que ces navires régis par la loi de 1893 et n'ayant plus rien à attendre fussent vendus et que environ 8.000 marins restassent sans emploi.

Dans l'article 23 du décret du 30 août 1906, nous trouvons exigée certaine justification pour les voiliers construits depuis 1893 et auxquels la loi de 1906 accorde exceptionnellement le bénéfice de ses dispositions.

L'article 9 contient une disposition transitoire donnant notamment aux propriétaires des navires construits antérieurement à la loi de 1906 la faculté de renoncer aux bénéfices de la déclaration de prise de rang et d'opter dans les deux mois pour le régime de la présente loi. Pour les navires déjà francisés, l'effet n'était que pour la compensation d'armement; il n'y avait pas lieu à une nouvelle liquidation de la prime à la construction.

L'article 12 abroge l'article 17 de 1902 portant dérogation à la législation de 1793 pour les navires de commerce français pratiquant le cabotage international colonial sans attache avec la métropole, modifiant la composition des équipages de ces navires. Cette atténuation aux rigueurs de la loi du 21 septembre 1793, jugée insuffisante, a été étendue et la loi nouvelle abroge l'article 2 de 1793. On sait que l'article visé de la loi du 21 septembre 1793 oblige l'armateur d'un navire français à composer pour les trois quarts au moins son équipage de marins français. C'était un quasi-monopole préjudiciable à l'armateur. Désormais, grâce à l'article 12 (dernier

paragraphe), il peut, dans les relations de la métropole avec les colonies, être fait un large usage de contingents indigènes, et ceux-ci, par leur accoutumance aux climats tropicaux et leurs besoins matériels moindres, pourront faire réaliser à l'armateur, dans ses frais d'exploitation, de notables économies.

L'article 15, qui détermine les limites du long cours et du cabotage, a pour objet de faire cesser certaine anomalie résultant de ce fait que la loi du 22 juillet 1851 sur les grandes pêches maritimes et le décret du 15 janvier 1852 autorisaient, sous certaines conditions, de simples marins sans aucun brevet à commander des bâtiments qui pêchaient à Islande, tandis que les navires dits « chasseurs » (ce sont des bâtiments plus rapides que les pêcheurs, mais de tonnage inférieur sur lesquels on transborde le produit de la pêche pour qu'il soit aussitôt livré au commerce) devaient être commandés par des capitaines.

De plus, la loi du 29 décembre 1900 sur les grandes pêches maritimes s'applique aux îles Feroë et à l'Islande où peuvent aller des maîtres au cabotage.

L'article 18 de la loi qui nous occupe établit, pour sanctionner les infractions aux prescriptions relatives aux conditions de travail à bord, à la sécurité et à l'hygiène du bord, suivant la gravité et la fréquence des cas, la réduction par fractions de un ou plusieurs vingtièmes ou même la suppression des compensations données à l'armement.

Pour ce qui est du service postal et des subventions qui y sont relatives, l'article 10 de la loi du 19 avril 1906 et l'article 6 du décret du 31 août de la même année s'en occupent. L'article 10 est basé uniquement sur le respect des contrats; on a prétendu qu'il aurait pour conséquence d'empêcher les compagnies de renouveler et d'améliorer leur matériel et

que, de plus, le contrôle serait malaisé et n'assurerait pas toujours l'observation de la loi.

A M. Antide Boyer, qui demandait à la chambre dans quel but on diminuait la prime de construction en ce qui concerne les compagnies subventionnées, M. le Commissaire du gouvernement a répondu, pour justifier cette mesure : « Dans le système antérieur des primes à la construction et à la navigation, la prime à la construction imposait à l'armateur des sacrifices considérables sur la prime à l'armement ou, lorsqu'il s'agissait d'une compagnie subventionnée, sur la subvention qu'elle recevait de l'Etat. En effet, comme la prime directe à la construction ne suffisait pas à protéger le constructeur, celui-ci devait reprendre une partie de la prime accordée à l'armateur. Dans le système nouveau, vous allouez au contraire au constructeur une prime suffisante pour le couvrir de ses charges; il n'y a plus rien à reprendre sur la prime accordée à l'armateur.

Qu'arriverait-il si une compagnie qui a traité avec l'Etat sur des bases déterminées construisait un navire neuf qui recevrait la prime nouvelle à la construction? Elle bénéficierait de toute la différence entre l'ancienne et la nouvelle prime.

Notre disposition tend tout simplement à empêcher les compagnies subventionnées de bénéficier ainsi d'une prime à laquelle elles n'ont aucun droit. Elle n'empêchera pas du tout ces compagnies de faire construire de nouveaux navires. Elles payeront en effet ces navires moins cher, puisque le constructeur recevra de l'Etat une prime à la construction plus élevée. Vous n'admettriez certainement pas que nous payions le supplément de prime à la fois à la compagnie de navigation et au constructeur » (1).

(1) Chambre, première séance du 9 février 1906. *J. off.* du 10, p. 625.

Voici quel est alors le fonctionnement du régime des subventions postales, tel qu'il est sous la loi actuelle : les navires destinés à un service postal subventionné qui seront construits par suite des contrats en cours ne pourront bénéficier que de la prime de construction suivant le taux fixé par la loi du 30 janvier 1893, soit 65 francs par tonneau de jauge et 15 francs par 100 kilogs de machines, et cela tant que ces contrats demeureront en vigueur. Mais si une compagnie est amenée à mettre en service, sur une ligne subventionnée, un bâtiment pour lequel les primes fixées par la présente loi auraient été payées, il faut que la somme représentant la différence entre cette prime et celle qui aurait été liquidée en vertu de la loi antérieure de 1893 soit remboursée au Trésor. L'article 10 nous dit qu'à cet effet il y aura lieu d'opérer, pendant toute la durée de l'affectation du bâtiment au service postal, une retenue égale aux deux tiers de la part de subvention postale afférente au service effectué par ce navire. Toutefois le total des retenues ne pourra dépasser le montant de cette différence (art. 10 *in fine*).

Quant à l'article 6 du décret du 31 août 1906, il vise le cas des navires postaux qui bénéficient des taux nouveaux des primes à la construction bien qu'ils appartiennent à une compagnie subventionnée dont les contrats, antérieurs à la loi de 1906, ont été rédigés sous l'ancien régime de primes beaucoup moins favorable aux constructeurs que le régime nouveau. Cet article 6 est donc un raccord entre les deux législations successives. Telles sont les règles suivies pour l'allocation des subventions postales.

Dans le décret du 31 août 1906, nous trouvons encore quelques dispositions intéressantes. Cet ainsi que l'article 8, que complètent les articles 13 et 14, détermine une procédure de prise de rang simplifiée, applicable aux navires

construits jusqu'à l'expiration de la législation antérieure, c'est-à-dire pendant un délai de dix ans; l'article 13 admet les prises de rang en excédent sur le crédit annuel, c'est-à-dire que si on a construit 80.000 tonnes, on prendra rang sur l'exercice suivant pour obtenir le surplus de 50.000 tonnes (qui est la limite maxima annuelle fixée par la loi), soit 30.000 tonnes. Cette solution, pour des motifs d'équité et des raisons économiques, était nécessaire par suite de la limitation du crédit-tonnage jusqu'à l'expiration de la loi du 7 avril 1902 et cela bien qu'elle soit évidemment peu conforme aux travaux préparatoires qui semblent proscrire tous reports d'excédent aussi bien d'inscription que de crédit.

L'article 1 établit le point de départ exact du droit aux primes; c'est la délivrance de l'acte de francisation ou du permis de sortie s'il est destiné à l'étranger, c'est-à-dire la date de son entrée en service.

En outre, ce décret détermine ce qu'il faut entendre par « bâtiments de mer destinés à la marine marchande » (art. 1 de la loi). Fallait-il y comprendre tous les navires que les statistiques douanières rangent sous la dénomination « marine marchande », remorqueurs, yachts, etc., ou bien s'en tenir rigoureusement aux bâtiments de transports commerciaux de marchandises et de voyageurs? On a pris un système mixte comprenant navires de commerce et navires de pêche.

Enfin l'article 9 (§ 2) du décret de 1906 est relatif au droit aux primes pour les navires transformés ou réparés; ce taux, nous dit-il, sera celui en vigueur au moment de la mise en service du navire, c'est-à-dire celui de 1893, 1902 ou 1906.

L'article 21 s'occupe des institutions ou sociétés qui bénéficient des crédits votés en remplacement des prélèvements

qu'on opérait sur les primes, sous le coup de la loi de 1902 dont les dispositions à ce sujet ont été modifiées par l'article 7 de la loi du 19 avril 1906.

La durée de la loi a été fixée par l'article 14 à douze années. La chambre avait tout d'abord proposé de n'assigner aucune limite à la loi; puis elle s'était arrêtée à 14 ans, alors que la commission était d'avis de la porter à 20 ans. Le sénat, sur le veto du ministre des finances, dans la séance du 13 avril 1906, la fixa à 12 ans.

En résumé, la loi du 19 avril 1906 établit nettement la séparation des primes à la construction et des primes à l'armement. Elle a renoncé au régime des surprimes indirectes à la construction, surprimes tirées des primes à la navigation : ainsi désormais les armateurs gardent la totalité des primes qui leur sont allouées; de même les constructeurs touchent directement des primes supérieures aux précédentes qu'ils touchaient encore par des intermédiaires. Pour engager ces derniers à produire vite et à bon marché, la loi nouvelle réduit progressivement le taux des encouragements accordés aux constructeurs français. Toutefois, bien que renonçant aux errements antérieurs, la loi a dû néanmoins conserver temporairement la limitation du crédit-tonnage à cause du chevauchement sur la loi antérieure, et la procédure si compliquée des prises de rang est encore nécessaire, mais ne l'oublions pas, ce n'est que momentanément, jusqu'à l'expiration de la loi de 1902.

Les taux établis sont nets de tout prélèvement par suite de la suppression des retenues imposées par la loi de 1902.

La loi de 1906 supprime toute distinction des navires d'après leur origine.

Les navires en bois sont assimilés, au point de vue des primes, aux bâtiments en fer.

Tenant compte de ce que les charges d'exploitation sont moindres pour les voiliers que pour les vapeurs, les primes accordées aux vapeurs sont supérieures à celles attribuées aux voiliers.

Le cabotage international est assimilé au long cours.

La prime est calculée sur la durée effective de l'armement administratif et non point limitée à trois cents jours d'armement.

Enfin, pour compenser la suppression de prime à la navigation qui variait en fonction de la vitesse et du parcours, la loi nouvelle a établi un accroissement du taux de la prime de compensation, suivant la vitesse.

Telle est la loi du 19 avril 1906 sous le régime de laquelle vit notre marine marchande. Mais vit-elle réellement? A-t-elle des chances de se fortifier et de prospérer dans l'état actuel des choses? Nous ne le croyons pas. En cette matière, on ne peut que constater l'échec complet du protectionnisme : les progrès ont été en raison inverse des sacrifices qu'on s'imposait. Et cependant on a fait la loi de 1906 et le rapporteur même de la loi, M. P. Baudin, lors de la discussion du projet de loi, tout en signalant les gros inconvénients du système des primes pour protéger nos industries maritimes, a dû se déclarer favorable au projet du gouvernement : « Mais, dit-il, nous cacherions le véritable fond de notre pensée si nous laissions croire que pour nous le problème de la régénération de notre marine marchande, qui certes importe à la grandeur de la France, sera résolu par l'octroi de subventions directes, par une protection aveugle qui joue quelles que soient l'intelligence et l'initiative du bénéficiaire. Si cette opinion devait prévaloir, autant vaudrait se résigner immédiatement à la disparition de nos industries maritimes. Nous nous déclarons favorable au projet du gouvernement parce que

l'état de faiblesse de ces industries paraît exiger un régime de transition. Mais nous pouvons leur venir en aide autrement que par nos millions : c'est notre activité, notre expansion, notre génie, qui doit les faire vivre. Quant à elles, il serait bon, ne fût-ce que pour se tremper le caractère, qu'elles s'habituaissent à envisager en face l'éventualité d'une protection plus discrète. Un bouclier n'est pas une armure complète. Nous nous diminuerons fatalement si cette nouvelle loi favorise notre apathie, notre laisser-faire ; nous grandirons au contraire, si elle ne nous dispense pas de donner tout notre effort. N'oublions pas que, dans toute tentative de relèvement, le facteur moral domine les autres » (1).

Ce système doit donc être provisoire : Il fallait à tout prix enrayer les effets de la loi de 1902, et cela immédiatement, car elle avait suspendu tout travail dans les chantiers. D'autre part, les adversaires de la législation des primes n'avaient pas fait de propositions sérieuses, précises, touchant la politique à suivre à la place de la politique des primes.

Les causes des souffrances très réelles de notre marine marchande sont multiples : Quoi qu'on fasse, ces souffrances ne disparaîtront que peu à peu sous l'action d'un ensemble de mesures rationnelles et toujours en accord avec les saines doctrines économiques ; le remplacement des primes actuelles par un système plus logique, plus efficace et moins coûteux, inspiré par exemple du système allemand, est une œuvre qui ne peut s'accomplir en un jour.

On peut conclure qu'on doit faire des études approfondies pour orienter la législation vers la suppression des primes, car l'échec de ce système est incontestable ; comme le dit M. P. Leroy-Beaulieu, dans son *Traité d'économie politique*,

(1) Rapport Baudin, p. 99, *op. cit.*

« le système des primes a beaucoup d'inconvénients; il est, en somme, onéreux, arbitraire, souvent illusoire », et plus loin : « L'utilité industrielle de ces primes est loin d'équivaloir, en général, aux sacrifices pécuniaires du Trésor » (1).

(1) P. Leroy-Beaulieu, *Traité d'économie politique*, IV, p. 121.

TROISIÈME PARTIE

Critiques et remèdes.

Examen critique de notre système.

Notre marine marchande est en décadence ! s'écrie-t-on de toutes parts en France. Et si nous consultons l'histoire, ce livre toujours ouvert sur le passé, nous voyons que les nations qui dominèrent le monde ont été maîtresses de la mer à l'époque de leur suprématie, qu'elles ont perdu leur éclat, leur empire en même temps que leur puissance navale et par le fait même de leur déchéance maritime. « Un peuple qui veut commander sur la terre doit d'abord être le maître sur la mer », disait Thémistocle. C'est qu'« un prix inestimable s'attache à la présence, sur toutes les mers du globe, du pavillon national glorieusement promené. Une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune, c'est encore une enseigne de crédit, un signe de force, la preuve affirmée devant tous les peuples de sa puissance » (1).

A proprement parler, notre marine de commerce n'est pas

(1) Elisée Reclus.

en décadence, mais elle est dans un état stagnant qui ne va pas sans causer, à juste titre, de vives préoccupations au gouvernement et à tous ceux qui s'intéressent à notre expansion maritime, car aujourd'hui, dans le domaine économique particulièrement, « toutes les forces qui ne combattent pas meurent, toutes celles qui ne se développent pas s'anémient; la lutte n'est même pas une question de plus ou de moins, mais pour la marine marchande en particulier une question de vie ou de mort » (1).

A l'heure actuelle, sans la mer, sans la puissance maritime, une nation ne peut plus prétendre à jouer un grand rôle dans le monde. Tous les peuples l'ont compris, et tous déploient en ce sens une activité fiévreuse. Il faut que la France fasse de même si elle veut se maintenir à son rang et vivre d'une vie indépendante. Que des nécessités philosophiques, des prétextes philanthropiques ou économiques en soient le motif, les nations fortes tendent à empiéter graduellement sur les faibles. Les faibles deviennent de plus en plus faibles, s'ils ne réagissent pas, tandis que les forts deviennent de plus en plus forts.

Point n'est besoin d'être prophète pour prédire les conséquences inéluctables d'un tel état de choses : la marine marchande étant un des facteurs essentiels de la prospérité et de la force d'une nation, avec la décadence progressive de notre flotte commerciale coïncide le fléchissement de notre situation mondiale. Le prince de Bulow, paraphrasant en quelque sorte le mot de son empereur, s'écriant : « Notre avenir est sur l'eau ! » a fort justement dit que « les peuples qui ne grandissent pas sur mer seront relégués à l'arrière-plan de la scène du monde comme des figurants ».

(1) Rapport Baudin, *op. cit.*

Cela tient aux progrès de la production et de la consommation, à la multiplication et à l'extension des entreprises coloniales, à la mise en valeur des régions les plus éloignées, en un mot aux nécessités de la vie économique d'un pays. La mer, qui autrefois séparait les hommes, crée aujourd'hui des liens entre eux et les unit, et c'est au-delà des mers que l'impitoyable loi du progrès contraint les peuples à aller chercher des éléments de vie et de prospérité.

L'état de notre marine marchande est des plus tristes et notre infériorité, sur ce point, est accentuée par le développement rapide des marines rivales dont la concurrence, redoutable maintenant, pourrait devenir mortelle pour nos industries de transports maritimes : chaque avance des pays voisins accuse notre propre décadence ; le mal est grave. Nous donnons plus d'un million par jour aux armateurs étrangers dont nous utilisons les services, et cet argent est entièrement perdu pour notre pays : il profite aux capitalistes étrangers. De plus, l'affaiblissement de notre marine marchande se répercute sur notre commerce extérieur ; le commerce suit le pavillon « *trade follows the flag* », disent les Anglais et en effet, si nous usons de transporteurs étrangers, les produits de notre industrie se confondent avec les articles étrangers, les plis des pavillons étrangers voilent et cachent même entièrement la nationalité d'une part importante des marchandises qu'ils abritent ; la clientèle oublie les adresses de nos négociants qui perdent ainsi peu à peu leur ancienne clientèle. Le pavillon est une réclame perpétuelle et efficace ⁽¹⁾.

(¹) Le *Phare de la Loire* du 11 novembre 1902, sous ce titre « Réclame américaine », citait le cas d'un certain navire l'*Oregon* qui, affrété par plusieurs négociants des Etats-Unis sous la raison sociale de « Commercial oriental expedition company » et amenagé tout spécialement, allait de port en port dans tout le Paci-

Etant donné que le commerce est un des facteurs les plus considérables du progrès eu égard à l'importance croissante qu'il prend dans les relations entre les peuples et que la marine marchande est l'élément principal de l'expansion économique d'un pays et partant de sa puissance, la situation de notre marine marchande mérite l'attention de tous les Français qu'intéressent vraiment les destinées de la patrie.

Quelles sont les causes de l'arrêt qui s'est produit dans le développement de notre industrie des transports maritimes ? car enfin le temps n'est pas éloigné où nous étions encore à la seconde place parmi les nations maritimes du monde. Les raisons qu'on en donne sont multiples et tiennent aux causes les plus diverses. Suivant la division adoptée par M. Estier, nous distinguerons cependant deux ordres de faits différents. D'abord les motifs d'ordre particulier, conséquences de la législation et des règlements spéciaux à la marine ; puis les motifs d'ordre général, conséquences naturelles de la situation géographique, industrielle et économique de la France.

Nous avons précédemment examiné en détail les législations qui ont successivement régi chez nous la matière des transports maritimes, puis nous avons montré longuement le système aujourd'hui en vigueur, le système des subsides en argent accordés par le gouvernement sous certaines conditions. Il nous reste à faire la critique de ce système, mais auparavant nous ferons remarquer que la question de savoir si l'Etat peut ou non intervenir pour protéger les armements nationaux est une question trop intimement liée aux conditions et aux événements variables à l'infini de la vie nationale

fique faire de la propagande américaine, montrer son pavillon et exhiber sa marchandise.

Nous avons, il est vrai, nos expositions universelles, manifestations éclatantes qui attirent l'Univers entier ; mais si nous trouvons plus de gloire, y trouvons-nous plus de profit ?

et internationale pour être traitée comme une simple question d'école à solutions abstraites, rigoureuses et purement théoriques. Les problèmes économiques ne peuvent se résoudre par des systèmes absolus et exclusifs parce que tout est mouvant, variable et changeant dans les conditions de la concurrence internationale. L'intervention de l'Etat, si elle doit se faire, ne le doit pas au nom des principes, à notre avis.

Nous sommes ici en quelque sorte dans le domaine de l'économie politique; or, qui dit politique dit adaptation et réaction aux événements, donc variation et changement; et il semble bien qu'en économie politique, le vrai principe soit de n'en avoir point. En réalité, on peut trouver dans tous les temps des exemples d'intervention de l'Etat en toutes matières, industrielles ou autres; pourquoi alors ne serait-ce qu'en faveur des armements maritimes qu'il ne pourrait pas intervenir? La légitimité du principe d'intervention n'est donc pas sérieusement contestable.

Dès qu'on prononce les mots « protection de la marine marchande, remèdes », beaucoup de Français, d'un mouvement commun, identique, se tournent vers l'Etat : l'Etat, semble-t-il, c'est la divinité, la suprême providence, et chacun l'implore; c'est ainsi que nous voyons, en France, l'argent de la masse des contribuables passer dans la poche de quelques-uns, tandis que les autres s'indignent de voir vivre une industrie artificiellement, contrairement à tous les principes d'une saine économie, au moyen de subventions énormes qui grèvent le budget. En France, le sentiment public s'est montré presque toujours très sympathique aux choses de la mer; mais il n'en est pas moins vrai qu'en vertu de son organisation, la marine est chez nous une institution tellement séparée du reste de la nation, tellement spéciale, telle-

ment ignorée, que cette sympathie, malgré sa sincérité, produit peu d'effets réels et que, le plus ordinairement, c'est à l'occasion des votes d'argent au budget qu'elle se manifeste.

Tout le monde est unanime à reconnaître la nécessité d'améliorer la situation de notre marine marchande, mais où l'accord cesse, c'est sur les moyens à employer : le régime des primes sous lequel nous vivons a, comme toute institution humaine, ses partisans et ses adversaires. Que faut-il penser de ce système de primes?

M. Baudin, dans son rapport, nous dit : « Le système des primes a de graves inconvénients. Il oblige l'Etat à s'immiscer dans le fonctionnement de la marine et l'Etat croit avoir tout fait quand, ayant encouragé la navigation maritime par des sommes d'argent, il la laisse isolée de l'organisation du commerce général, des chemins de fer, de la navigation intérieure, du régime même des ports, alors que l'essor de la marine est l'aboutissement de tous les efforts convergents du pays vers son expansion au dehors » ⁽¹⁾.

Le régime des primes annihile l'initiative individuelle et supprime tous les efforts de la volonté. Le progrès est le fruit de l'émulation : l'aiguillon de la concurrence ne s'est pas plus tôt détourné des uns qu'ils négligent de s'intéresser à ce qui se passe au dehors, leur énergie s'émousse, leur outillage se démode, leur esprit s'engourdit et peu à peu ils se voient supplanter et éliminer par leurs rivaux plus entreprenants, partout là où leur immunité s'arrêtant ne les met plus à l'abri de leurs attaques. M. Caillaux estime que les primes ne sont qu'un prétendu remède pour notre marine; plus exactement un calmant, si doux que le patient ne cesse de le réclamer et que nous ne nous laissons pas de le lui admi-

⁽¹⁾ Rapport Baudin, *op. cit.*

nistrer jusqu'à sa fin, que cette « morphine des primes » adoucit et retarde sans l'empêcher; ce n'est malheureusement pas un sérum, comme le voudrait M. Thierry, car la morphine calme le mal momentanément, le sérum guérit. L'effet de ce mode de protection est déprimant et ce n'est pas aujourd'hui seulement qu'on peut le constater. Pour un problème aussi délicat que celui de la marine marchande, il faut se placer sur le terrain des faits, en demandant des leçons à l'expérience, en se dépouillant de toute préoccupation personnelle, pour éviter de sacrifier ou même de simplement compromettre les plus grands intérêts du pays; or, « les lois de primes accueillies d'abord avec enthousiasme ont échoué toutes et elles ont toutes rencontré le même insuccès au bout d'un certain temps » ⁽¹⁾.

« Si les effets inattendus et néfastes des diverses lois qui se sont succédé ont tenu à l'œuvre imparfaite du législateur qui aurait eu besoin d'être mieux mise à point, remaniée, coordonnée avec précision, il n'est pas possible cependant que le remède tout artificiel qu'est un régime de primes directes puisse jamais être calculé de façon à améliorer sur tous les points une situation trop complexe pour qu'une simple mesure législative puisse répondre à toutes les questions posées, parer à tous les besoins qu'il faut satisfaire..... Le but du régime est le développement de la marine marchande; l'incohérence des résultats semble montrer que l'on a toujours frappé à côté » ⁽²⁾.

Au début de son rapport dans lequel il défendait le projet de loi de 1902, M. Raynal s'exprimait ainsi : « De tous temps les pouvoirs publics ont montré à notre marine marchande

⁽¹⁾ Discussion à la chambre des députés, discours de M. Caillaux, séances des 17 et 24 nov. 1905.

⁽²⁾ Rapport Baudin, p. 87.

la plus vive sollicitude », mais toute la question est précisément de savoir si cette sollicitude s'est exercée d'une façon avisée et productive.

L'allocation de subsides est à la fois onéreuse pour le Trésor public et dangereuse même pour le libre développement du commerce national, constituant une faveur arbitraire, troublant les conditions naturelles de la concurrence et incitant les parties intéressées à rechercher les éléments de prospérité plutôt dans la faveur du pouvoir que dans leur énergie et leurs ressources propres. La complexité et la transformation des différentes branches de la vie économique provoquent des répercussions inattendues et de nouvelles demandes de faveurs. Il faut alors imposer au pays de nouveaux sacrifices soi-disant pour assurer la prospérité ou même l'existence de l'industrie qu'on veut protéger ; et survienne une crise, on réclamera aussitôt un supplément de faveurs, de nouvelles lois, de nouveaux millions pour sauver les armements en souffrance. Au moment de l'établissement du projet de loi de 1902, M. Fleury, secrétaire général de la société d'Economie politique de Paris, adressa au Congrès international de navigation de 1900, un mémoire sur les divers régimes de protection et d'encouragement accordés à la marine marchande. Il arrive à cette conclusion que « les divers régimes de protection et d'encouragement, quels qu'ils soient, quels qu'ils aient été, ne peuvent pas, n'ont jamais pu à aucune époque, assurer le développement et la prospérité d'une marine commerciale ». Par marine marchande nous entendons l'armement maritime en vue de l'industrie des transports par mer et c'est dans son affectation la plus importante, dit-il, qu'il faut la considérer, c'est-à-dire comme employée à la navigation internationale. Pour la favoriser, on a jugé bon de lui accorder des subsides en

argent : « C'est un artifice sournois et ruineux imaginé par les protectionnistes chagrinés de voir les traités internationaux s'opposer d'une façon absolue au rétablissement des surtaxes de pavillon », écrit M. Fleury. En tuant l'initiative, la prime en argent accordée d'une façon générale et sans contre-partie de la part des armements fait des rentières des sociétés commerciales créées pour vivre du produit de leur activité. Ces sociétés doivent travailler pour subsister. C'est la loi générale pour les sociétés comme pour les individus. Et il concluait en demandant pour l'armateur la liberté pleine et entière, l'assimilation complète de l'industrie maritime aux autres industries au lieu de grever, pour soi-disant l'encourager, le budget général de l'Etat dans des conditions exagérées bien qu'insuffisantes et que rien ne saurait justifier.

Tout en reconnaissant qu'on ne peut pas supprimer brusquement les primes, nous pensons que par suite des inconvénients graves qu'elles causent et de la difficulté qu'on éprouve à les établir avec exactitude, il est nécessaire de ne pas s'en tenir à elles et de prendre des mesures efficaces ; il n'est possible d'obtenir que des évaluations, des approximations ; il est impossible de déterminer d'une façon précise quel devrait être le taux de la prime pour établir des compensations réelles.

Un tel régime ne peut donc être admis que comme mesure transitoire, inévitable, en attendant mieux.

« Il serait néfaste pour notre marine marchande déjà tant éprouvée que l'espoir d'un nouvel octroi de primes suscitât seulement en nous le désir d'en toucher sa part sans y réveiller aussi l'amour de l'action directe, de l'initiative et du progrès » (1). L'Etat n'est pas la Providence ; il n'a que des

(1) Rapp. Baudin, *op. cit.*, p. 51.

ressources limitées, prélevées sur l'ensemble des citoyens au moyen de l'impôt, c'est-à-dire que le citoyen français est attaqué ici en sa qualité de contribuable; il ne peut fournir jamais qu'une insuffisante assistance et quelquefois, lorsque cette insuffisance se révèle, il est trop tard pour y remédier : l'habitude est prise.

« On a blâmé Colbert d'avoir établi en France le système protecteur, écrit M. Léveillé ⁽¹⁾. Débarrassées de la concurrence étrangère, observe-t-on, les industries nationales s'endorment; elles exploitent à des prix abusifs le marché intérieur; les consommateurs sont sacrifiés; le protectionnisme mène tôt ou tard à l'engourdissement des forces productives du pays.

Pour rester juste, n'oublions pas les dates. En 1661, il s'agissait de couvrir des industries naissantes; il s'agissait de les faire naître; or, dans cette limite, pas un homme pratique ne contestera l'efficacité d'une protection législative. Ce qui justifie Colbert, précisément c'est le succès immédiat qu'il obtint. En 1664, le ministre constate lui-même que nous n'avions pas 200 bâtiments convenables dans nos ports. En 1669, nous en comptons déjà 600; en 1683, le pavillon français parcourait les mers. Colbert avait voulu qu'à bref délai notre marine rivalisât avec la marine hollandaise. Quand il mourut, ce vœu de toute sa vie était rempli.

Ce qu'il faut blâmer dans le système protecteur, c'est sa prolongation excessive; mais Colbert n'est pas responsable d'une faute que ses successeurs seuls ont pu commettre. Il n'a jamais prétendu que le régime qu'il organisait fût le régime définitif du pays; loin de là, car faisant allusion à ses tarifs douaniers, à ses surtaxes différentielles, il disait d'une

(1) Jules Léveillé, *Notre marine marchande et son avenir*.

façon pittoresque : « Mes tarifs, mes surtaxes sont des béquilles qui soutiennent les premiers pas de la France dans les voies économiques ».

Ensemble de mesures favorables préconisées.

Comment l'Etat peut-il intervenir pour favoriser notre essor maritime ? Quelles sont les causes qui le paralysent ?

En principe, tous les systèmes sont bons, du moment qu'ils répondent à une nécessité et procurent à la nation une utilité. Dans ces limites très larges, la prime en argent elle-même trouve sa place, du moment qu'elle ne constitue pas une mesure générale et qu'elle ne se distribue pas aveuglément. Si l'Etat, dans un but d'intérêt national, demande à un armement certaines prestations, des conditions de régularité et de rapidité, il est juste qu'il paie le service rendu, et ainsi nous reconnaissons par exemple que l'Etat doit le paiement pur et simple des services multiples qui lui sont rendus par l'armateur concessionnaire d'une exploitation postale ; dans ce cas, personne n'a à se plaindre, même si le navire subventionné qui se trouve assujéti par son cahier des charges a des obligations inconnues des navires libres et souvent incompatibles avec l'accomplissement d'opérations avantageuses. L'Etat est alors un client qui paie et qui a ses exigences : ce n'est plus à proprement parler de la protection, c'est du commerce. Une semblable combinaison profite à tous ; il est de toute justice que la dépense en soit supportée par la collectivité, c'est-à-dire par le Trésor public ; une pareille intervention de l'Etat au nom de l'intérêt national nous paraît parfaitement légitime.

A côté de cela, on peut admettre que l'Etat puisse intervenir directement, mais tout à fait exceptionnellement, et,

dans tous les cas, une pareille intervention doit être strictement limitée.

Les pouvoirs publics doivent veiller sur toutes les industries nationales.

Dans quelle mesure et comment en ce qui concerne les industries maritimes? C'est une question de justice distributive.

Par protectionnisme et interventionnisme maritime, nous entendons toute politique de l'Etat ayant pour but de faciliter la tâche des armateurs et le développement des armements nationaux, soit par des mesures législatives, administratives ou fiscales, soit par l'exécution de travaux publics (ports, canaux, chemins de fer), soit même, le cas échéant, par un appui financier sagement mesuré et accordé de façon à laisser aux bénéficiaires le risque ordinaire et la responsabilité de leur gestion.

Toute mesure gouvernementale ou des pouvoirs publics destinée à faciliter l'exploitation des armements est une protection à la marine marchande. La suppression d'une entrave fiscale, une modification administrative, l'établissement d'une législation maritime complète moderne et surtout stable, l'amélioration des rades, ports et voies navigables sont autant d'interventions protectrices de l'industrie maritime. L'Etat peut donc très utilement et très efficacement protéger et favoriser le développement de la marine nationale sans pour cela déboursier la moindre somme en subsides directs aux armements. Nous aurons l'occasion par la suite de revenir en détail sur certaines modifications qu'il importe de solutionner le plus promptement possible pour aider indirectement nos industries maritimes.

L'utilité du rôle de l'Etat ainsi compris et délimité n'est pas contestable. Toute industrie a le plus grand intérêt à se

trouver placée dans les conditions les plus avantageuses au point de vue législatif, administratif, fiscal et dans les meilleures conditions générales d'exploitation.

Il faut avant tout et de toute nécessité que l'Etat crée le milieu favorable; c'est là sa mission propre, et c'est ainsi que par un ensemble de sages mesures nous arriverons à nous affranchir du pavillon tiers, à ne plus être tributaires de l'étranger pour nos transports, à n'avoir plus besoin de ces intermédiaires peu désintéressés, coûteux et dangereux; en un mot à adjoindre à notre indépendance politique notre indépendance économique.

Mais, nous dira-t-on, l'industrie de l'armement est un louage de service qu'offrent les armateurs aux négociants qui ont des marchandises à transporter d'un port dans un autre; ces derniers s'adressent sans hésitation à celui qui offre à la fois le plus bas prix, la meilleure organisation, les plus grandes facilités, car c'est une règle essentielle qui domine toutes les transactions commerciales que celle du meilleur marché: c'est un principe absolu en affaires. Or, c'est précisément parce qu'il réalise une économie de frais de transport que le commerçant s'adresse à des transporteurs étrangers; jamais un négociant français ne consentira, sous prétexte de soutenir le pavillon national, à payer un fret plus élevé aux armateurs français que celui demandé par l'étranger: il compromettrait à coup sûr le succès de ses opérations; ce qu'il recherche, c'est le transport économique, et ce n'est pas en France en général qu'il le trouve.

A cela nous répondrons que si le transport par navire étranger peut paraître économique au premier abord, il coûte très cher en fin de compte. Le navire national n'est pas autre chose que la voiture de livraison sur mer de l'industrie nationale, et comme on l'a fait observer maintes fois, que dirait-on d'un grand magasin qui penserait faire une économie en

faisant livrer ses marchandises par les voitures d'un concurrent ? Les industriels français qui se désintéressent de la nationalité des navires qui transportent leurs produits agissent pourtant comme ce magasin à qui ils ne ménageraient pas leurs critiques. Pourquoi ? Parce que la chose se passe loin d'eux, que personne n'appelle leur attention sur cette influence de la nationalité du bâtiment dont le pavillon est une réclame vivante dont les effets se font sentir dans le domaine de l'économie politique générale du pays et, par suite, sur leurs affaires personnelles.

« La vente de nos produits par nous-mêmes est la condition même de notre sauvegarde. Mais cette opération, si bien faite qu'elle soit, ne saurait échapper à tout intermédiaire. Il en est un, du moins, qui joue un rôle tous les jours plus important dans les échanges, c'est le transporteur. Le transporteur par chemin de fer n'a pas, sans doute, le caractère d'un commissionnaire et ce n'est pas lui qui me porte ombrage. Mais il en est un autre dont la capacité de travail s'accroît sans cesse et qui ne manque pas de prêter à sa marchandise une part de son influence personnelle et même la couverture de sa nationalité. Le bateau a un pavillon. Il est par sa valeur même le « *groupeur* » le plus exclusif. Il ne se borne pas à naviguer, il commerce pour son compte. Il est trafiquant avant d'être marin et la fameuse maxime de droit international qui le protège en temps de guerre en fait un conquérant en temps de paix. « Le pavillon couvre la » marchandise ». Ce commis-voyageur des mers porte fièrement le drapeau de sa patrie. Il le hisse au grand mât dans les ports étrangers, et tandis que les engins formidables, descendant leurs crochets au fond des cales, les remontent lourds des caisses et des balles de denrées pour les décharger, en quelques minutes, sur les chalands ou les quais, au milieu

de la fébrile activité des hommes, ses couleurs nationales flottent sur ce prolongement et sur ces fractions du pays, sur les choses, sur les êtres.

» Puis quand, sa besogne faite, il s'éloigne pesant et fort, derrière lui une emprise de la terre, une occupation territoriale subsiste à la place occupée par les marchandises qu'il a laissées. Impression passagère sans doute, qui s'effacera avec son sillage. Mais une force autrement agissante s'exercera sans lui, durera jusqu'à son retour; la propagande de ses produits en faveur de ses produits et d'autres produits encore.....

» Ainsi se trouve expliquée et justifiée cette parole : « Au commerce national, il faut une marine nationale ». Notre amour-propre l'a accréditée et rendue populaire; une analyse clairvoyante des grands facteurs de la concurrence générale l'a seule inspirée. La vanité n'y est pour rien » (1).

Question de l'inscription maritime.

Nous avons admis plus haut les compensations que le gouvernement accorde en retour d'obligations imposées dans l'intérêt national. Dans la séance du 11 mars 1874, à la commission d'enquête de 1873, M. Dupuy de Lôme disait : « Si l'on considère que la marine marchande, par les matelots qu'elle emploie, est soumise aux nécessités imposées par l'inscription maritime, le raisonnement est celui-ci : la marine marchande rend un service à l'Etat en lui entretenant une réserve et l'Etat a l'obligation de payer ce service sans que personne puisse s'y opposer ».

L'inscription maritime subsiste intégralement de nos jours

(1) P. Baudin, *Forces perdues*, p. 225 et s.

avec ses très lourdes charges qui pèsent sur l'armement : d'où la nécessité pour l'Etat de les compenser par des avantages financiers sous forme de primes à la marine marchande dénommées très exactement « compensations d'armement ».

Mais précisément la question est de savoir si cette institution surannée vaut qu'on la maintienne, si elle est nécessaire pour le recrutement des marins, au point de vue militaire principalement.

Du temps de Colbert, créateur de cette institution, la marine marchande et la marine royale ou marine de guerre ne différaient que fort peu. La première avait pour but de gagner de l'argent aux armateurs qui confiaient le commandement de leurs navires à des capitaines tout aussi militaires et peut-être plus maîtres à leur bord que ceux qui commandaient les vaisseaux de guerre, lesquels n'étaient souvent pas mieux défendus et armés que les premiers. A bord, tout se faisait en ce temps à force de bras. Les principes de la navigation et les rigueurs de la discipline étaient les mêmes sur tous les bâtiments de mer. Cet état de choses dura jusqu'à l'apparition de la navigation à vapeur. La législation établie par Colbert et sanctionnée par l'inscription maritime était égale à son objet. Cette institution a-t-elle été heureuse ? cela nous importe peu aujourd'hui ; ce qui nous intéresse, c'est de savoir si l'inscription maritime peut encore se justifier et si elle n'est pas inutile ou même nuisible à l'heure actuelle.

Un navire de guerre moderne renferme dans un espace restreint tout ce que l'homme a inventé en fait de machines à vapeur, électriques, à air comprimé, hydrauliques. C'est un engin aussi délicat que coûteux dont le fonctionnement ne peut être confié qu'à des hommes très experts. Sur ces navires, les moindres manœuvres sont un danger, il faut des ouvriers mécaniciens, électriciens, torpilleurs, tourneurs,

chaudronniers, des spécialistes en un mot. Les chauffeurs et les matelots doivent être habitués à toutes ces machines et au langage technique moderne. En outre, tout ce personnel doit être animé de l'esprit militaire, soumis à la discipline et à la hiérarchie. De là il y a loin à l'armement d'un vaisseau à trois ponts du temps de Louis XIV. On ne pouvait alors songer à placer à bord des vaisseaux du roi, des matelots sans expérience, les longues évolutions, les manœuvres difficiles exigeaient des marins connaissant leur métier et constamment tenus en haleine sur les bâtiments de commerce. « L'inscription maritime était l'âme vivante de la marine à voiles; elle seule a pu fournir des marins à Tourville et à Suffren mais nous ne sommes plus au temps de Tourville ni de Suffren » ⁽¹⁾. Toute l'ancienne marine a vécu. Nos bâtiments modernes sont de véritables usines flottantes aux engins compliqués; ils suivent une route rectiligne contre vents et marées. On ne vit plus sur le pont ou dans les hunes mais entre deux cloisons étanches dans la machinerie, les chambres de chauffe et les ateliers. « Or, il faut bien dire que l'instruction théorique des inscrits, aussi insuffisante que leur instruction professionnelle, ne les prépare guère au rôle de marins de spécialités ⁽²⁾.

Pour la marine marchande de nos jours, il n'est pas besoin davantage de ces gabiers et timoniers à qui une longue expérience était nécessaire. « Avec la navigation à vapeur tout cela a à peu près disparu. Le mécanicien d'un steamer ne diffère guère de celui d'une locomotive, les chauffeurs encore moins. Quant aux simples matelots, leur rôle se réduit à celui de manœuvres, à moins qu'ils ne remplissent à

⁽¹⁾ M. Vallaux, professeur à l'Ecole navale, *Questions navales*, 25 janvier 1905, p. 77, etc.

⁽²⁾ *Ibid.*

bord des fonctions purement domestiques, comme de nettoyer le pont, les machines, de servir les officiers et les passagers. En somme, leur profession ressemble à toutes les autres. Elle n'exige pas d'aptitudes spéciales ni un goût inné pour la mer » ⁽¹⁾.

De nos jours, on ne se fait plus marin par vocation, mais parce qu'on ne peut faire mieux; c'est ce qui s'est produit en Allemagne, où une race considérée jusqu'ici comme absolument réfractaire aux choses de la mer, comme essentiellement « terrienne », a pu tirer d'elle-même le personnel naviguant rendu nécessaire par les progrès commerciaux de l'Empire ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ambrose Colin, *La navigation commerciale au xx^e siècle*, p. 409.

⁽²⁾ G. Johnston, *L'Etat et la marine marchande en Allemagne*.

En Allemagne, il n'y a rien qui ressemble à notre institution de l'inscription maritime. Tous les hommes sont levés au même titre par les soins du Ministère de la Guerre; on affecte au service de la marine d'abord ceux qui appartiennent aux populations maritimes ou à certains métiers ayant quelque rapport avec le service de la marine; puis on a recours aux engagés volontaires et enfin le contingent est complété par des hommes de l'intérieur désignés dans les catégories fixées par le gouvernement.

Tous doivent le service de 20 à 39 ans, à savoir : trois ans dans l'active, quatre ans dans la réserve, cinq ans dans le premier ban et sept ans dans le second ban de la « Seewehr », ils passent ensuite dans le « Landsturm » jusqu'à 45 ans, époque de la libération définitive.

Les hommes appartenant aux populations maritimes ne peuvent contracter d'engagements volontaires que dans la marine : ces engagements sont de trois, quatre ans et davantage. Les marins de profession ayant passé l'examen du volontariat et munis du brevet de pilote, peuvent contracter des engagements d'un an : il en est de même pour les mécaniciens qui ont obtenu certains diplômes.

L'armée de mer est donc, par son mode de recrutement, par la situation militaire des hommes, de la disponibilité et de la réserve, analogue à l'armée de terre.

La loi qui les régit, la « Seemannsordnung » ou loi sur l'état des gens de mer, est du 27 décembre 1872.

Les capitaines des navires du commerce doivent rapatrier tout marin allemand qui se trouve sans ressource à l'étranger et ce, contre versement d'une indemnité par l'Etat.

Les armateurs jouissent d'une liberté absolue dans la composition de leurs équipages où les étrangers peuvent être enrôlés tout comme les nationaux.

Exception toutefois pour les lignes subventionnées : suivant l'article 31 du contrat

Le lien qui unissait autrefois les deux marines de guerre et de commerce, ce lien qui constituait la base même de l'inscription maritime, sa raison d'être, n'existe plus aujourd'hui.

Enfin, la nouvelle loi du 21 mars 1905 sur le service de deux ans a pour but incontestablement de répartir entre tous les Français des charges militaires égales. Les inscrits sont des citoyens jouissant de l'intégralité de leurs droits civils et politiques; une pareille réforme doit les intéresser, la loi de 1905 proclamant l'égalité absolue dans la durée d'assujettissement leur est applicable. L'équité et la lettre de la loi le commandent.

Pourquoi plus d'un siècle après 1789 conservons-nous encore en France une véritable corporation dont l'existence est contraire à tous les principes de notre droit public, préjudiciable aux intérêts généraux du pays, pesante pour les inscrits eux-mêmes? Ne sont-ils pas aussi bien fondés qu'aucun de nous à réclamer le bénéfice du droit commun et l'application des principes qui ont assuré à tous les Français la liberté de leur travail, de leur industrie, en ne demandant à chacun d'eux qu'une contribution aux charges publiques proportionnelle à ses moyens? C'est un axiome de notre droit public, que nul ne peut être distrait de ses juges naturels et cependant voilà des milliers d'individus qui, dans l'exercice de la plus pacifique industrie, sont soumis à une administration, à une police, à des juridictions spéciales.

En outre, à un autre point de vue, rien n'est plus anormal

de subvention, leurs équipages doivent se composer uniquement d'hommes appartenant à la réserve de la marine impériale ou s'engageant par écrit à y servir comme volontaires au cas où, par suite de mobilisation, le navire serait acheté, loué ou réquisitionné par l'Etat.

De plus, sur les lignes d'Extrême-Orient, le service des chauffeurs de machines peut être fait par des jaunes ou des noirs, qui peuvent aussi servir comme domestiques.

que de voir régie par une institution purement nationale, la branche de l'activité humaine la plus essentiellement internationale, celle qui a le plus besoin d'éléments cosmopolites, de liberté et de franchises de toutes sortes.

Un projet de résolution a été déposé, invitant le gouvernement à étudier l'application du service de deux ans aux inscrits maritimes ⁽¹⁾. Le recrutement, aidé par les engagements volontaires, fournirait un contingent meilleur. Quant aux cadres, grâce à des hautes payes et autres avantages, ils seraient assurés en grande partie par les rengagements. Aujourd'hui tout le monde doit le service militaire : le gendarme qui donne la feuille de route au conscrit ou au réserviste remettrait aussi bien la sienne au marin. Le simple fait d'exercer une profession de mer désignerait suffisamment le pêcheur conscrit pour qu'il fût affecté, au moment du tirage au sort, à un port militaire. Au reste, à ce moment-là, on formule des desiderata dont le recrutement tient compte suivant les capacités et aptitudes de chacun : viendra-t-il à l'idée d'un pêcheur de faire son service militaire dans la cavalerie ou l'artillerie? Ce serait d'autant plus étonnant que dans la marine la solde est beaucoup plus élevée que dans l'armée de terre. Mais en admettant même que telle fût la fantaisie de quelques-uns, cela ne pourrait faire grand tort à notre marine et ce ne serait pas une raison suffisante pour maintenir l'inscription maritime.

On s'est demandé si le service de deux ans donnerait assez d'élasticité en raison de la durée incertaine des campagnes, des manœuvres lointaines, qui empêchent de donner aux périodes d'embarquement une fixité de date de congédiement uniforme pour tous. Dans tous les cas, ce serait exceptionnel,

(1) V. J. off., 20 juillet 1905, Annexe, n. 2368.

on ne doit pas raisonner sur des exceptions que la rapidité actuelle des moyens de transport rendrait le plus souvent peu préjudiciables aux intéressés. Quant à la soi-disant discipline de bord et aux habitudes nautiques des inscrits, M. Camille Valteau, le distingué professeur au *Borda*, les conteste avec juste raison. Ces inscrits, nous dit-il, proviennent presque tous de bateaux de la petite pêche, où ils travaillent à trois ou quatre sous la direction d'un seul patron et où rien ne ressemble à la discipline d'un grand bâtiment. On pourrait presque soutenir en vérité que les ouvriers d'une usine sont mieux préparés, par leur vie antérieure, à la discipline. Entre temps, M. Vallaux nous signalait que, parmi les 100 matelots sans spécialités destinés au bâtiment de l'Ecole navale, le *Borda*, de 1906 à 1907, il y avait 32 illettrés; sur les 86 destinés au même bâtiment, de 1907 à 1908, on relève 34 illettrés. Ces chiffres se passent de commentaires : l'instruction de nos inscrits est donc loin de progresser; or, la marine moderne a besoin d'hommes intelligents autant qu'énergiques.

Nous avons vu il y a quelques années, lors des grèves de Marseille notamment, les inscrits refuser de s'embarquer et on a été impuissant à prévenir les effets de cette émancipation; de ce fait, les armateurs, qui semblaient garantis contre certaines ruptures de contrats, se sont trouvés lésés et une très fâcheuse répercussion s'est produite sur nos affaires générales.

Le monopole des inscrits renchérit le coût de la main d'œuvre à bord et les armateurs se plaignent d'être ainsi à leur discrétion; nos marins sont payés beaucoup plus que les marins de la plupart des autres nations.

Les navires français sont obligés de composer leur équipage de deux tiers au moins d'inscrits maritimes et de con-

server tout leur équipage inscrit embarqué sous tous les climats, dans toutes les régions du monde, tandis que les étrangers, débarquant une partie de leur équipage européen, prennent des indigènes qui coûtent fort peu comme salaire et nourriture et qui, habitués au climat, fournissent un rendement supérieur à celui des Européens. Il y a donc avantage à tous les points de vue, par une meilleure utilisation des forces et une réelle économie. Pour les bâtiments français, pareille opération ne peut se produire, si l'on embarque de l'élément étranger, comme, par exemple, pour la traversée de la mer Rouge où l'on ne peut utiliser que des chauffeurs nègres : c'est une charge supplémentaire au lieu d'une économie. Si par cas on veut débarquer des inscrits, il faut payer le rapatriement. La nourriture des équipages français est plus coûteuse que celle des étrangers sans compter que leur rendement est inférieur à celui d'autres travailleurs.

Telle est l'inscription maritime, « inutile survivance » qui s'adapte si peu au changement des idées sociales et des réformes militaires. Pourquoi restreindre ainsi, paralyser l'initiative privée ? pourquoi ne pas lui laisser donner tous ses fruits ? Combien d'initiatives intelligentes ont succombé devant les exigences toujours croissantes des syndicats maritimes ⁽¹⁾ ?

Du côté des inscrits eux-mêmes, le seul lien d'intérêt commun qui les unisse est la retraite au nom de laquelle ils se solidarisent, ne se rendant pas compte qu'une caisse de retraite ne peut être équitable que si les participants sont dans les mêmes conditions sociales ; or il est peu logique d'assimiler complètement les pêcheurs qui sont souvent armateurs de leur bateau, ou naviguent à la part, et ne travail-

(1) En Allemagne, où l'armement est une industrie prospère, c'est une industrie libre ; la seule condition est que le capitaine et le chef mécanicien soient porteurs d'un brevet d'aptitude technique délivré par l'autorité allemande.

lent qu'à certaines saisons, aux pilotes, aux bateliers, navigateurs simplement salariés; leur navigation n'a rien de commercial ni de marchand. Il serait bien plus simple de constituer une caisse de secours et de retraites, en créant une caisse d'assurance mutuelle, couvrant les risques professionnels et non professionnels, donnant des pensions proportionnelles et suffisantes. Au prélèvement de 4 p. 100 sur la solde qui est consentie depuis longtemps déjà par les navigateurs salariés, se joindraient 4 p. 100 des armateurs et compagnies, à titre de prime les assurant contre tout recours de leurs employés navigateurs; puis 4 p. 100 de l'Etat; la part d'intérêt des sommes empruntées par l'Etat à la Caisse des invalides environ 3 p. 100; enfin les dons, legs, sauvetages, etc.

Pour les pêcheurs et bateliers, comme leurs gains ne sont pas connus, les prélèvements se feraient sur certaines bases à déterminer.

L'inscription maritime, bien qu'elle ne soit pas la seule cause de la décadence de notre marine, est une des principales gênes de notre industrie des transports maritimes, et il lui revient une large part dans les causes d'infériorité de notre armement.

Pour nous, nous pensons que la suppression de l'inscription maritime répondrait mieux aux principes sur lesquels repose notre état social, notre constitution politique, et serait plus conforme au libéralisme qui tend à pénétrer dans notre régime économique; le recrutement pour la marine se ferait fort bien sans elle; nos armateurs pourraient composer leurs équipages comme ils l'entendraient; et de ce fait résulterait tout naturellement la suppression des primes corrélatives aux charges imposées actuellement par cette institution; car les armateurs n'auraient plus de raison de recevoir une

compensation pour cette cause d'infériorité une fois qu'elle aurait disparu. L'Etat, de son côté, ferait une économie considérable si l'on songe que les primes de compensation d'armement représentent au moins le tiers des subventions accordées par l'Etat, soit près de 12 millions.

Stabilité économique.

A côté de cela il faut reconnaître que nous vivons dans un régime d'instabilité qui paralyse toutes les initiatives dans l'impossibilité d'asseoir une prévision. « L'instabilité de notre législation sur la marine marchande, dit M. Plessix, produit chez l'armateur et le constructeur une perpétuelle incertitude du lendemain; ce n'est pas sur ce terrain mouvant que peut pousser et vivre une industrie forte » (1). Une industrie comme celles de l'armement et de la construction qui engage de vastes capitaux à amortir sur un nombre considérable d'années a besoin plus que toute autre de stabilité et les changements arbitraires de régime sont un danger des plus graves.

L'armement a besoin de ce facteur indispensable à toute activité industrielle, à savoir la stabilité économique assurée par une législation et une politique libérales et prévoyantes, et à ceux qui les gourmandent de leur défaut d'initiative les armateurs ne demandent pas autre chose.

Au point de vue douanier, en France, depuis 1892, nous vivons sous un régime « autonome », le régime du double tarif : tarif général ou maximum et tarif minimum concédé aux pays qui donnent des avantages en échange.

Ces tarifs sont fixés par la loi, mais cependant ils n'excluent pas la possibilité d'ententes diplomatiques sur des articles

(1) M. Plessix, *op. cit.*

particuliers. Le tarif minimum peut n'être concédé que partiellement; dans ce cas le tarif G (général) s'applique pour les objets non énumérés.

Ce qu'il faut, c'est, sinon la liberté, du moins un régime douanier modéré complété par des traités de commerce établis par des concessions réciproques sur de larges bases et pour une durée bien déterminée. Les traités de commerce attirent et unissent les peuples en facilitant les relations entre eux, tandis que la dictature économique repousse même les meilleurs amis.

« Le traité de commerce, nous dit M. Leroy Beaulieu, a toujours été, en Europe du moins, l'instrument d'allègement des droits de douane prohibitifs ou excessifs, le frein à la marée montante des prétentions particulières toujours insouviées, la garantie d'une certaine stabilité dans le régime économique » ⁽¹⁾.

« Les hommes peuvent tout supporter : les impôts exagérés, les mauvais traitements même, à condition qu'ils en connaissent par avance la mesure; mais il est une chose qu'ils ne peuvent pas supporter, parce qu'on ne peut pas se plier à une mesure inconnue : c'est l'instabilité, c'est l'insécurité, c'est l'impossibilité de savoir ce que sera demain » ⁽²⁾.

Centralisation des services.

Une autre cause d'infériorité tient au défaut de centralisation des services de la marine marchande.

Aujourd'hui les divers services de la marine marchande sont répartis entre sept ministères différents; il en résulte qu'aucune vue d'ensemble ne peut présider à notre législa-

⁽¹⁾ P. Leroy-Beaulieu, *Traité d'économie politique*, IV, p. 112.

⁽²⁾ Montesquieu.

tion maritime et que, d'autre part, la solution de toutes les questions d'ordre public ou d'ordre privé se trouve indéfiniment retardée.

Et c'est là encore une cause de l'affaiblissement de notre marine de commerce que la dispersion entre un très grand nombre de départements ministériels des services qui la concernent.

Le gouvernement, par un décret du 31 octobre 1906, a fait passer une partie des services de la marine marchande du ministère de la marine au ministère du commerce. Ecoles d'hydrographie et matériel, pilotage au point de vue de la répartition des postes et taxes, liquidation des primes et compensations d'armement ont été transférés au ministère du commerce (ce qui compense de la direction de l'Office du travail qui est passée au ministère du Travail créé récemment). C'est un acheminement vers l'unité de direction qui sera le seul moyen d'éviter les attermoiements nombreux et préjudiciables pour la marche des affaires soumises en cours.

Afin de bien mettre en lumière la complexité de nos rouages administratifs, nous allons supposer qu'un armateur veuille faire construire un navire pour un service déterminé et le suivre pas à pas dans les divers services.

Nous ne pouvons mieux faire pour cela que de résumer ses pérégrinations dans un tableau extrait d'une publication de la Ligue maritime (v. page suivante).

Quelle que soit la partie du service maritime qu'on envisage, qu'il s'agisse de l'instruction du personnel, de la construction ou de l'exploitation des ports, etc., etc., on se trouve donc en présence d'une complication extrême.

On le voit, il serait urgent d'introduire, dans notre organisme administratif, de sérieuses simplifications. Mais la ques-

OPÉRATIONS successives	SERVICES compétents	MINISTÈRES desquels ces services relèvent
Construction	Douane <i>pour formalités, pour le poids de machine et de coque qui sert à fixer la prime</i> Surveillance <i>pour la recette</i>	FINANCES. MARINE.
S'il s'agit d'un service postal, en plus.	Travaux publics (Postes) . . .	POSTES ET TÉLÉGRAPHES.
Francisation	Douane	FINANCES.
Hypothèques maritimes.	Douane Contrôle <i>si la part prêtée est plus grande que 50 % de la valeur</i>	— COMMERCE.
Equipage	Inscription maritime. <i>Constitution d'équipage. Papiers de bord administratifs.</i> . . . Papiers de bord commerciaux.	MARINE. COMMERCE.
Chargement.	Douane	FINANCES.
S'il y a des émigrants	Surveillance	INTÉRIEUR.
Vivres	Douane <i>pour les formalités.</i> . .	FINANCES.
Vérification des machines, vérification des appareils à vapeur . .	Surveillance	TRAVAUX PUBLICS.
Vérification du bon état de la coque et de l'armement	Tribunaux de commerce (Experts).	COMMERCE.
Armement (sauvetage)	Surveillance	MARINE.
Visite sanitaire au départ		INTÉRIEUR.
Droits et péages . .	Droits fiscaux Droits sanitaires. Péages locaux Rôle d'équipage, hôpital, blessures. Pilottage	FINANCES. INTÉRIEUR. COMMERCE. MARINE. COMMERCE.
Opérations diverses. Mouvements	Officiers de ports	TRAVAUX PUBLICS.
Opérations à l'extérieur.	Consuls.	AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET COMMERCE.
Au retour	Mêmes formalités en sens inverse.	Tous les Ministères.
Pour la prime . . .	Service hydrographique . . . <i>Calcul des distances</i> <i>Composition de l'équipage</i> . .	MARINE. —
S'il y a des émigrants	<i>Au point de vue de la jauge. Vérification du chargement.</i> . . Douane. <i>Qualité et provenance du chargement</i> . . . Attestations des précédentes .	INTÉRIEUR. COMMERCE. FINANCES. AFFAIRES ÉTRANGÈRES OU COLONIES.

tion est de savoir maintenant à quel ministère il faudrait rattacher l'ensemble de ces services. Bien que ce soit une question d'ordre gouvernemental et que nous n'ayons ici à défendre que le principe, il nous semblerait plus logique que ce fût au département du ministère du commerce et de l'industrie de préférence à s'occuper des questions intéressant l'industrie de l'armement, de même qu'en Angleterre c'est le « Board of Trade » et non l'Amirauté britannique qui centralise ce service. Les intérêts de la marine marchande sont si différents de ceux de la marine de guerre qu'on ne voit pas pourquoi on en rattacherait la direction au ministère de la Marine.

Certains sont même allés jusqu'à demander un ministère spécial. Pour nous, nous estimons qu'il faudrait créer un sous secrétariat d'Etat spécialement chargé du service de la marine marchande, qui, rattaché au ministère du commerce, partagerait entre diverses sections fortement organisées les services actuellement dispersés dans divers ministères; le sous-secrétaire d'Etat assisterait aux conseils du gouvernement, aurait une influence parlementaire, une responsabilité, prendrait des décisions et s'expliquerait à la tribune pour répondre aux critiques qui pourraient lui être adressées.

Dans tous les cas, quel que soit le procédé de centralisation employé, quel que soit le ministère auquel on rattache les services réunis, c'est une réforme qui s'impose d'urgence. La marine marchande est un organisme particulier, il lui faut une direction particulière, car nul pouvoir n'ayant la charge complète de la flotte, il est inévitable que la responsabilité ne repose sur aucune épaule.

La centralisation, en permettant d'avoir une vue d'ensemble sur l'organisation de notre marine marchande, facili-

terait l'étude des réformes à apporter, des moyens à employer pour le meilleur profit de nos industries maritimes, et examinerait les cas où le gouvernement pourrait, exceptionnellement, ou devrait leur venir en aide directement. Veut-on un exemple? Lorsque le gouvernement anglais, au moment du trust de l'Océan, a vu l'extraordinaire développement des grands armements allemands menacer ses lignes transatlantiques, il n'a pas hésité à intervenir énergiquement pour soutenir la « Cunard Line ». Il n'a pas craint d'entrer dans la voie de la protection, même financière. Mais à la différence du système français, l'appui pécuniaire donné à la « Cunard » ne consistait pas en un don gratuit, en une rente versée à fonds perdus; c'était un prêt à intérêt minime, consenti pour mettre la compagnie à même de mettre en service, sans charges excessives, des paquebots énormes, à marche extraordinairement rapide. L'Etat s'est départi accidentellement et passagèrement de son attitude expectative à l'égard de l'initiative privée pour sauver la prépondérance anglaise dans le trafic transatlantique.

Cette forme de protection, cette aide gouvernementale est on ne peut plus heureuse, car elle laisse subsister avec toute la responsabilité commerciale des sociétés protégées, le stimulant si efficace de l'intérêt à l'initiative et à l'activité.

Pourquoi ne pas créer une caisse puissante constituée par des avances de l'Etat qui viendrait en aide à toutes les entreprises nécessaires pour sauver notre commerce de mer? Car en France malheureusement l'épargne française sert non pas au développement industriel de notre pays mais à celui de nos concurrents. Nos banques disposent, sans contredit, de ressources considérables; elles exercent sur le public une action très réelle que mettent en évidence de multiples succès d'émission; mais le plus souvent l'utilisation de ces forces est des plus restreintes : elle n'a guère lieu que dans

un cercle d'opérations assez limitées, à peu près toujours les mêmes : des Etats, des provinces, parfois des entreprises étrangères font appel aux capitaux français, alors les banques servant d'intermédiaires assurent les emprunts.

« Notre marine manque d'argent ; elle manque d'argent parce qu'elle n'a pas de crédit. Non seulement l'armateur qui conçoit une entreprise ne trouve pas de capitaux, mais souvent, l'armateur qui a un matériel existant payé de ses deniers n'en trouve pas sur la foi de ce matériel. Les capitaux engagés dans l'industrie navale sont donc immobilisés. C'est là une situation malheureuse, car l'argent est pour toutes les industries une condition de puissance et de progrès » ⁽¹⁾.

Cela tient à ce que des spéculateurs audacieux et peu scrupuleux ont engagé et gaspillé l'épargne des masses, des abus graves ont été commis. La législation de 1856, exagérée et maladroite, enraya complètement l'esprit d'entreprise en déclarant suspects les organisateurs d'affaires qui avaient même des peines correctionnelles en perspective. Qu'est-il arrivé ? L'argent du public a passé la frontière, il s'est dirigé vers les placements étrangers et nos industries n'ont plus trouvé de capitaux.

Il faut, au moyen d'institutions financières sérieuses, honnêtes, bien dirigées, subventionnées au besoin, drainer l'épargne des masses au profit de nos industries nationales qui ont besoin, à cause de la nature même de leurs opérations, des capitaux à long terme.

Une banque dont la pensée dominante serait de favoriser l'expansion commerciale de la France à l'étranger passerait pour une nouveauté et elle n'irait pas, il est vrai, sans

⁽¹⁾ J. Léveillé, *op. cit.*

efforts ni sans risques ; il lui faudrait allier la prudence à la hardiesse, ne pas confondre l'initiative avec l'esprit d'aventure. La surabondance et le bas prix des capitaux en France contribueraient à favoriser le crédit industriel, commercial, agricole et maritime. C'est à la faveur de l'association des capitaux que l'Angleterre a réuni les sommes nécessaires pour construire et armer des flottes, marcher à la conquête commerciale de tous les continents, ouvrir d'immenses débouchés aux produits de ses manufactures, et c'est parce qu'elle a suivi son exemple que l'Allemagne a pu donner à sa marine marchande et à son commerce un essor aussi considérable.

En Angleterre, tout le monde s'intéresse effectivement, c'est-à-dire financièrement, au développement de la marine marchande ; tous les industriels, filateurs, tisseurs de fils, de laine, de coton, tous les fabricants des innombrables industries participent à l'existence de la marine marchande. Dès que la création d'une ligne maritime nouvelle s'annonce, les adhésions financières se trouvent. De la sorte, au lieu d'attendre un mois ou quinze jours, nos voisins ont des services réguliers nombreux qui assurent des départs toutes les semaines ou même chaque jour : ils gagnent ainsi les intérêts du capital engagé et voient la diminution des frais généraux par le renouvellement du travail dans leurs usines ; l'activité de l'industrie qui en résulte est telle qu'elle arrive à compenser largement les rapports même faibles de certaines sociétés.

Il faut en finir chez nous avec le déplorable système qui consiste, pour les capitaux, à désertir les entreprises commerciales, coloniales et maritimes, pour se porter de préférence vers la spéculation ou vers les entreprises étrangères sans intérêt et sans profit pour la France.

Il faut en finir avec ce système qui fait que nous sommes

les banquiers de l'Europe, du monde même, que nous avons vingt milliards à l'étranger et que nous laissons dans un lamentable abandon les branches les plus importantes du travail national, les entreprises d'où dépend notre prospérité économique, c'est-à-dire la grandeur de la France dans le monde.

« L'épargne qu'on admire complaisamment dans les harangues officielles a tué l'esprit d'initiative. En haut, comme en bas de l'échelle sociale, on ne songe plus qu'à grossir par une économie mal comprise, le « bas de laine » que vident d'ailleurs périodiquement les malandrins de la finance véreuse. Un honnête homme ne trouve pas de crédit pour une entreprise commerciale ou industrielle d'avenir presque assuré, là où l'émission des mines d'or de la Lune sera le victorieux Sésame des coffres forts les plus hermétiquement clos. Le paysan dont la méfiance envers la spéculation est plus grande, ne veut pas entendre parler de placer son argent autrement qu'en rentes sûres et médiocres, si bien que la richesse de notre pays demeure une force improductive et atrophiée du moins pour la masse » (1).

Il faudrait voir naître de nouvelles compagnies, de nouveaux armateurs. D'après M. Hubert Giraud (2) il résulte des données de l'expérience qu'un vapeur français dépense en France, c'est-à-dire verse à des titres divers entre des mains françaises, une moyenne de 0,23 centimes par tonneau de jauge brute et par jour d'utilisation. Par conséquent, à ne considérer que des vapeurs lents et économiques, 100.000 tonneaux de vapeurs, en les supposant armés toute l'année, laissent annuellement dans notre pays 8.395.000 francs et comme un vapeur dure vingt ans au moins, ces 100.000 ton-

(1) M. Sarraut, *Le problème de la marine marchande*.

(2) Déposition faite devant la commission sénatoriale.

neaux conservent à la France pendant cette période en chiffres ronds 168.000.000 de francs.

Si ces 100.000 tonnes prennent dans le trafic maritime la place d'un tonnage égal étranger, elles ne conservent plus, elles apportent au pays ces 168 millions.

On s'est demandé si les bateaux chercheurs de fret (tramps) courant le monde, astreints à la seule loi de l'offre et de la demande étaient utiles au pays. On ne peut le nier : leur utilité est au moins de montrer le pavillon français dans des endroits (et ils sont nombreux) où les lignes régulières ne vont pas et l'on sait que le commerce suit le pavillon. En second lieu, tout navire faisant un transport entre pays étrangers reçoit rémunération de sa peine, de son travail et c'est là encore de l'argent étranger qui entre en France ; n'est-ce point le but vers lequel doivent tendre les efforts d'un bon gouvernement ? Enfin si cette question de transports étrangers est intéressante, combien celle des transport de marchandises françaises à l'exportation est plus importante, plus vitale même !

Lors des expéditions du Tonkin et de Madagascar, on s'est plaint de l'insuffisance de nos moyens de transport et l'indignation fut grande lorsqu'on apprit l'affrètement, par le département de la guerre, de navires anglais pour transporter des chalands construits en France pour Madagascar.

La loi de 1906 ne donne aux constructeurs qu'un très faible élément de travail, tandis que la création de lignes régulières leur donnerait l'aliment régulier nécessaire à leur vitalité ; il faudrait des navires pour ces lignes, il faudrait aussi quelques années après augmenter le nombre des paquebots, les réparer, les améliorer, les remplacer : voilà pour l'avenir le travail désiré pour nos chantiers.

A cela on pourrait, semble-t-il, adresser une critique :

qui sait si les compagnies existantes ne feront pas d'opposition craignant de voir naître de nouveaux concurrents qui leur disputeront dans l'avenir l'exploitation des lignes qu'elles possèdent seules jusqu'à présent ? Ce n'est pas probable, dans tous les cas ce serait à tort, car des lignes nombreuses se faisant même concurrence sont, à l'heure actuelle, d'une nécessité absolue. Quelle que soit l'intelligence commerciale que puisse avoir une individualité, il est un fait absolu, c'est que cette intelligence ne pourra se développer utilement que dans une atmosphère de lutte et non pas dans une quiétude néfaste.

Voyons les exemples à l'étranger : les compagnies anglaises sont nombreuses de Liverpool sur New-York, elles ne se sont pas tuées, elles se sont, au contraire, entr'aidées par une concurrence raisonnée en développant d'une façon régulière le trafic. Si, d'un autre côté, nous regardons les compagnies allemandes, nous pourrions voir que la Compagnie hambourgeoise américaine, par exemple, et la Compagnie du Lloyd brémois ont, par leurs services multiples, développé le commerce allemand et se sont mutuellement aidées pour devenir les puissantes compagnies qu'elles sont.

« Alors que les compagnies de navigation étrangères cherchent, par l'extension continuelle de leurs services, à limiter les risques de l'armement, à diminuer l'acuité des crises possibles, alors qu'elles voient dans la création de nouvelles lignes le moyen de fortifier les lignes anciennes, nos entreprises françaises ont une tendance invincible à se cantonner dans le champ de leur routinière exploitation. En sortent-elles, c'est pour quelque timide tentative, trop souvent suivie d'une retraite prématurée. En Angleterre, surtout en Allemagne, l'esprit de décision, l'audace réfléchie, le sain et méthodique entêtement président à toutes les entreprises

d'armement, les gouvernement avec une sûreté, une aisance douées de vertu conquérante.

» Chez nous, l'armement semble se débattre dans une perpétuelle et fatale hésitation, dangereuse par le déprimant effet de l'incertitude qu'elle engendre, par la défaite qu'elle prépare. En présence de la concurrence chaque jour plus âpre qui, sur toutes les mers du globe, lance aux trousses de chaque navire un navire rival, notre marine à nous manque trop souvent d'esprit de suite, tantôt tergiverse en proie à je ne sais quelle peur d'inconnu, tantôt s'élance étourdiment dans une entreprise hasardeuse, tantôt baisse pavillon sans oser défendre les positions qu'elle a conquises » (1).

Au reste, pour le moment, nous n'avons guère à considérer la création éventuelle de lignes concurrentes à celles en service, car il reste beaucoup de points du globe où le pavillon français ne flotte que très rarement.

« On serait porté à s'incliner devant la raison de certaines abstentions ou suppressions qui est l'improductivité des lignes en question pendant le dernier exercice, si on n'avait à l'esprit cette vérité qu'en matière de navigation maritime comme en toute autre entreprise, l'effort, pour être fructueux, doit être continu, perpétué notamment en temps de crise, parce que, à la reprise des affaires, en présence de rivaux toujours probables, on peut, du moins, profiter du bénéfice de la priorité et d'une organisation en plein fonctionnement. Qu'une compagnie ne soit pas assez forte, assez riche pour naviguer quelque temps à perte, c'est chose concevable; que pour la vitalité de l'entreprise il faille le déplorer, c'est chose certaine. L'abstention est une invite faite au concurrent... » (2).

(1) Rapport Baudin, p. 48 *op. cit.*

(2) Rapport Baudin, p. 50, *op. cit.*

Expansion extérieure.

Le manque de fret, répète-t-on souvent, est aussi l'une des grandes causes du marasme de la marine marchande. Ici la faute incombe en partie aux industriels français qui devraient suivre plus souvent l'exemple de leurs concurrents et ne pas craindre d'établir, comme le font du reste les étrangers, des comptoirs commerciaux à l'étranger; on créerait ainsi, à l'instar des Anglais et des Allemands, des succursales que les indigènes s'habitueraient rapidement à considérer comme leurs. Pour vendre, il faut offrir; pour vendre à l'étranger il faut avant tout y aller et couvrir les marchés convoités d'un solide réseau de voyageurs capables. Forcément ces envoyés prendront des ordres et fourniront le fret de sortie qui nous manque faute d'acheteurs et de relations continues.

Le commis-voyageur allemand pénètre partout, porteur non pas seulement de ses prospectus, mais de ses échantillons; il brave tous les climats, ne recule devant aucune fatigue, défie les affronts, paraît insensible aux rebuffades. Les marchandises qu'il offre sont fabriquées d'après les indications des clients, adaptées aux besoins, aux caprices, aux goûts, même au mauvais goût des pays auxquelles elles sont destinées; et ces produits, au lieu d'être de qualité supérieure mais chers comme les nôtres, sont le plus souvent bon marché mais presque toujours inférieurs.

Nos industries nationales ne sont guère représentées à l'étranger ou, quand elles le sont, c'est d'une manière insuffisante, la préparation des agents, des commis-voyageurs qu'elles y envoient étant nulle ou à peu près. L'histoire a vingt fois démontré qu'on n'a jamais fondé une colonie, ni une maison de commerce avec des infirmes, des déchets sociaux et les rebuts de la mère-patrie. La qualité des repré-

sentants vaut mieux que leur nombre et la première condition du succès dépend de l'excellence du choix; or les rapports consulaires constatent que les Français ne savent pas choisir les hommes qui les représentent au dehors; ils n'envoient en général que le rebut de l'industrie et du commerce, alors que ce seraient les meilleurs et les plus dignes qu'il faudrait envoyer.

Mais en France, la répartition des biens et des valeurs est plus équitable qu'ailleurs, notre sol est fertile, le soleil bien-faisant répand abondamment ses généreux effets sur notre terre féconde, et c'est peut-être une des causes de notre inactivité; au lieu de travailler pour arriver, d'aller s'il le faut chercher au loin à dépenser de l'activité, on s'endort dans certaines régions de notre beau pays de France parce que la nature y a réuni à peu près tout ce que l'on peut désirer; on s'y contente d'un bien-être modeste qui émousse l'énergie; et ce n'est pas le moindre obstacle que cet attachement inné et tenace au foyer, au clocher, au pays natal qu'entretiennent la douceur des mœurs familiales, la joie de vivre dans la maison qui vous a vu naître, de s'en éloigner le moins possible et de revenir souvent y retremper son affection et ses souvenirs. Si l'on veut s'expatrier, au lieu d'encouragements et de sympathies on ne rencontre que protestations et défiance; on se contente alors de chercher à mener une petite vie moyenne, sans lutte; on sollicite une place pas trop fatigante qui permette, en attendant la retraite, de vivre tranquille en cumulant souvent un revenu moyen avec un traitement médiocre.

Ce sont les cadets de famille anglais qui, en allant chercher fortune hors d'Angleterre, ont fait la grandeur de son empire colonial, la prospérité de ses affaires commerciales et industrielles; les Allemands aussi vont eux-mêmes chercher

des champs d'action nouveaux ou bien ils y envoient leurs meilleurs sujets. Les Allemands n'ont que fort peu de colonies; ils colonisent chez les autres et tous les rapports sont unanimes à constater leur infiltration dans tous les pays du monde sous la protection des lois locales, la garantie des traités, la garde des consuls.

Cela tient beaucoup aussi à ce que la nation allemande est une nation très prolifique; la natalité s'y accroît dans des proportions considérables et l'horizon où se meuvent nos voisins d'Outre-Rhin forcément s'élargit. En France, au contraire, la natalité est minime, notre émigration reste stationnaire et l'on sent bien qu'ici le remède ne peut pas se traduire par des mesures législatives.

En Angleterre comme en Allemagne, l'expansion au dehors est forcée en quelque sorte par le très grand nombre d'individus, la pléthore des existences; la supériorité de l'Anglo-Saxon tient à ce qu'il a conscience de son individualité et a confiance en elle. Dès son jeune âge, il est habitué à compter sur lui; s'il se présente une difficulté, il ne songera pas à s'adresser à autrui, ni à l'Etat surtout. Sa volonté « particulariste » subit un entraînement quotidien et il arrive parce que, « pour se créer des situations indépendantes, il faut d'abord l'initiative de la volonté et l'habitude de compter sur soi » ⁽¹⁾.

Nous avons un empire colonial très important qui, mis en valeur avec intelligence, est de nature à répondre à tous nos désirs. Il se compose aujourd'hui de vingt et une colonies mesurant plus de sept millions de kilomètres carrés et peuplées de trente-cinq millions d'habitants. Sans doute nous sommes loin de l'Angleterre qui possède quarante-trois colo-

(1) Demolins, *A quoi tient la supériorité des Anglo-Saxons*, p. 10.

nies, mesurant trente-huit millions de kilomètres carrés et peuplées de trois cent quatre-vingt-treize millions d'habitants; mais notre domaine colonial comme importance vient immédiatement après le sien et dépasse celui de toutes les autres nations.

Il nous faut fournir à nos colonies, par un courant continu d'émigration, un noyau de population française suffisant pour dominer et absorber les éléments étrangers envahissants et non point gaspiller notre argent à entretenir des nuées de fonctionnaires. Administrer n'est pas coloniser. Il semble que nos colonies soient pour nous une lourde charge au point de vue financier et un affaiblissement au point de vue militaire.

Il ne suffit pas que notre drapeau fasse flotter ses couleurs éclatantes sur les forts qui défendent nos possessions d'outre-mer, sur les palais de nos gouverneurs. Il faut, puisque ce sont des biens français, que les marchandises emmagasinées dans les comptoirs viennent de nos usines, de nos manufactures, que le pavillon national flotte aussi sur les navires qui transportent ces produits de la métropole dans les colonies. Tous ces desiderata se lient d'ailleurs les uns aux autres, la réalisation de l'un entraînant celle des autres.

Charger des étrangers de vendre des produits français dans d'autres pays, c'est douter du patriotisme des autres. Or chacun donnera toujours la préférence aux marchandises de sa nationalité : pour bien vendre les produits français il faut qu'ils soient offerts partout par des Français. « On ne peut prétendre triompher qu'à la condition d'être sur le champ de bataille; on ne remporte pas une victoire par procuration » (1).

(1) P. Beauregard.

Sur le terrain de l'importation, il nous est impossible de lutter parce que les négociants français achètent « C. A. F. » (c'est-à-dire coût, assurance, fret compris) et les maisons étrangères, qui seules existent à l'étranger et sont leurs correspondants aux pays d'origine, chargent plus volontiers sur les navires de leur pays que sur les navires français : c'est la raison pour laquelle les étrangers nous ravissent plus des quatre cinquièmes de notre fret total à l'importation.

Quant aux consuls français, leurs efforts pour réagir contre un état de choses semblables resteront vains tant qu'ils ne se sentiront pas appuyés, encouragés. Les rapports qu'ils fournissent décèlent souvent de sérieuses connaissances économiques et renferment la plupart du temps des qualités remarquables de jugement, des appréciations dont on devrait tenir compte davantage tout en les subordonnant aux vues d'intérêt général qui naturellement les doivent primer. Ils sont mieux placés que quiconque pour diriger notre marche économique, suivre nos progrès et les effets de notre méthode. C'est leur rôle de fournir des indications précieuses pour l'étude de notre vitalité extérieure et d'indiquer les moyens à employer pour lui donner plus de force d'expansion, une plus grande activité commerciale et partant une plus grande activité maritime, puisque l'une découle de l'autre.

L'effectif restreint de notre marine marchande accuse d'une manière frappante l'indigence de notre expansion commerciale; la France est loin de tenir la place que les terres disséminées de son vaste domaine colonial rendent indispensable à son développement économique et à sa sécurité.

**Développement des moyens de communication ;
leur union. — Tarifs combinés.**

La base fondamentale de la vie, de la fortune, de toutes les industries qui concourent au transport, c'est le fret. On entend par fret de sortie celui qui est fourni par les exportations, tandis que le fret de retour ou d'entrée est constitué par les importations. Ces deux éléments sont étroitement unis, ils se développent simultanément : ils forment l'aliment indispensable pour la marine marchande.

Celui qui importe d'abord, c'est le fret de sortie, car l'armateur doit asseoir ses prévisions sur des bases solides, certaines pour le voyage, et c'est précisément parce que cet élément sûr d'appréciation, il doit l'avoir sous la main qu'on se préoccupe avant tout du fret de sortie.

Quant au fret de retour, ce n'est qu'une éventualité, car on va le chercher au loin sans malheureusement le trouver toujours. Donc, si on a le fret de sortie et celui de retour assurés, c'est tout ce qu'on peut désirer.

S'il n'y a pas de fret de sortie, le premier voyage se fera sur lest pour aller à la recherche d'une cargaison et il est de toute évidence que le navire ne faisant ainsi qu'un voyage utile sur deux, le frèteur devra faire payer un prix suffisant pour l'indemniser des deux trajets, c'est-à-dire plus élevé que celui demandé par un navire concurrent qui est parti avec un fret de sortie et qui répartit sa recherche de bénéfice sur les deux trajets.

Si donc les deux frets sont assurés, le prix de chacun d'eux sera bon marché. Si le navire glane en cours de route dans quelques ports, quoi qu'il ramasse, c'est du pur bénéfice ; ayant la base de son fret assuré il ne peut pas perdre, il ne risque que de gagner.

« La distance ne joue pas pour les navires de la même manière que pour les chemins de fer. Il arrive souvent que le fret pour Singapoore ou pour Colombo est inférieur à celui qui est pratiqué d'un même point de départ pour Aden. Cela tient à ce que la question du fret possible de retour joue un très grand rôle dans le calcul du prix de transport et qu'un voyage maritime ne peut jamais être considéré que dans son ensemble, aller et retour » (1).

En France, le fret de sortie nous fait défaut, et sur ce point il faut reconnaître que nous sommes en état d'infériorité sur nos concurrents anglais et allemands, puisque le fret de retour, comme nous le disions plus haut, doit être assez rémunérateur pour payer les frais de toute la campagne du navire. Nos marchandises d'exportation, étant donnée notre industrie et sa production essentiellement variée, ont une valeur intrinsèque généralement considérable mais ne constituent pas les gros chargements, ces chargements homogènes, force des marines étrangères. Il faut, pour constituer le fret, des marchandises lourdes et encombrantes, « pondéreuses » ; la France exporte surtout des marchandises riches et légères. Les chargements des navires ne se traduisent pas en valeur, mais en volume et en poids.

De nos jours, en raison de la transformation de l'outillage maritime, pour naviguer avec profit il faut des navires puissants et pour utiliser leur capacité considérable de transport il leur faut des frets lourds ; la nature même de notre fret d'exportation est donc pour nous une cause de grande infériorité.

Les quelques marchandises, les produits dont la valeur intrinsèque est peu élevée sont grevés de frais de circulation

(1) Déposition de M. Estier à la Commission sénatoriale de la marine marchande. Séance du 2 avril 1906, *Doc. parl.*, 1906, n. 192, p. 655.

tels qu'ils enlèvent tout bénéfice à l'opération sur les échanges auxquels ils donnent lieu, et ils ne peuvent pas plus descendre de l'intérieur vers les ports qu'ils ne peuvent remonter des ports vers l'intérieur.

Les Anglais ont 87 p. 100 de leur tonnage d'exportation constitué par le charbon, aliment principal de sortie, élément de supériorité qui tient à la constitution géologique de leur sol national. Ce charbon, ils le transportent dans toutes les parties du monde et après l'avoir déchargé à destination, leurs navires cherchent du fret et le prennent pour le retour à n'importe quel prix.

En 1907, l'extraction de la houille du Royaume-Uni, qui occupe près d'un million de personnes a atteint le chiffre de 267.828.276 tonnes qui se décompose ainsi :

Angleterre, 187.383.846 ; Ecosse, 40.092.548 ; Pays de Galles, 40.252.178 ; Irlande, 99.704, tandis qu'en 1906 le chiffre total était de 251.050.809 et en 1905, 236,111.150 tonnes (1).

Les Anglais ont aussi le fer en abondance.

Notre fret léger et peu abondant, nos articles d'exportation étant pour la plupart objets de luxe et chers, est insuffisant pour un navire français qui charge uniquement avec cela ; en revanche, il complète très bien le chargement du navire étranger qui fait escale dans nos ports, c'est pour lui un appoint excellent qu'il prend à des prix très réduits, car c'est du supplément qui est tout bénéfice.

En admettant qu'il soit difficile de ressaisir les avantages conquis par le pavillon des pays de provenance ou de destination, nous devons chercher à réduire insensiblement la part du tiers pavillon.

(1) Communiqué par M. R. Scoffier « Houilles et Cokes ».

Nous payons annuellement aux armateurs étrangers un lourd tribut. Les services étrangers sont coûteux ; et ils peuvent devenir tyranniques.

C'est donc un devoir pour les pouvoirs publics et pour tous les intéressés, un impérieux devoir de faciliter et d'assurer la mise en valeur du pays et sa défense économique.

Nous avons du fret riche, il nous faut du fret lourd, le seul propre à former le fond des chargements ; il gît dans notre sol en masses inépuisables : nous avons du charbon ; notre bassin du Nord est abondant, il pourrait nous donner 30 millions de tonnes annuellement, il en donne à peine la moitié (18 t.).

Sans doute, la majeure partie de ce charbon resterait en France pour satisfaire aux besoins du pays, puisqu'actuellement nous devons en acheter à l'étranger, notre production étant insuffisante. Mais rien ne prouve que nous le garderions absolument tout, sans en exporter la moindre quantité ; et ce serait toujours autant pour notre fret de sortie ; si peu que ce soit, ce serait mieux que rien.

Du minéral, il abonde dans les Pyrénées, on ne l'exploite pas ; ce n'est point la faute de nos ingénieurs qui sont d'une habileté et ont une science reconnue par tous ; l'extraction, le traitement en seraient profitables ; mais il faudrait avoir des facilités de transport très grandes, des voies économiques, des tarifs très réduits, pour pousser à leur exploitation.

Nos plâtres de Paris, nos pierres de taille, si abondantes et si variées, nos chaux du Teil et autres, nos ciments de Boulogne, de Vassy et de Grenoble, nos bois des Vosges et des Landes, nos ardoises d'Angers et des Ardennes et bon nombre d'autres produits dont l'énumération serait trop longue, sont recherchés partout et, s'ils pouvaient arriver économiquement jusqu'à nos ports, ils fourniraient un élément

non négligeable de chargement pour nos navires et amoindriraient cette cause d'infériorité contre laquelle lutte notre marine marchande, à savoir : le manque de fret au départ.

Grâce au développement des moyens de communication économiques et rapides, à leur union, à leur concentration, la zone d'influence, le rayonnement des ports s'accroîtraient ; il suffirait alors de grouper les chargements dans quelques ports bien outillés : on créerait ainsi des « marchés de fret ».

On a beaucoup médité de la situation géographique de notre pays et on a vu un désavantage naturel considérable dans le fait que nos ports se trouvent sur la route des deux premières nations maritimes, l'Angleterre et l'Allemagne, qui grapillent en quelque sorte notre fret. Nos concurrents sont maîtres chez nous, a-t-on dit, et nous ne pouvons rien chez eux. Mais ce désavantage, qui tient aux circonstances actuelles, peut n'être que momentané. Du jour où les navires français seront assurés d'un fret suffisant, l'armement français donnera satisfaction aux besoins de la nation ; pour cela, il faut de la concentration.

La France est, en revanche, admirablement placée pour servir de place d'échange et de distribution (transit et réexportation). Elle est à cheval sur trois mers et sa position géographique la désigne pour satisfaire aux besoins du commerce continental, à raison de ses frontières continentales. Comme l'a dit M. Charles Roux d'une façon très expressive, « la France est désignée par la nature pour être le terrain d'échange et de transit, le magasin universel ». Marseille, Bordeaux, Nantes, Le Havre (auquel nous pourrions ajouter Dunkerque) forment une sorte de quadrilatère maritime. Marseille est le point où viennent nécessairement aboutir toutes nos relations avec la Méditerranée, l'Inde, l'Extrême-

Orient ⁽¹⁾; Le Havre est notre port principal d'attache avec l'Amérique Septentrionale, avec la florissante république des Etats-Unis, avec les diverses places du Nord de l'Europe. Bordeaux et Nantes, en façade sur l'Atlantique, sont les clefs de nos communications avec l'Amérique Centrale, l'Amérique du Sud, l'Afrique Occidentale.

Le percement du canal interocéanique de Panama ne nous permet-il pas, si nous savons développer une clairvoyante activité, d'envisager pour notre pays des perspectives heureuses et puissantes?

De nos jours, plus l'industrie progresse, plus les chargements ont besoin d'être groupés; avec les bâtiments modernes d'une portée toujours croissante, il faut un fret abondant, amassé dans quelques centres de distribution et c'est précisément pour faciliter l'acheminement des marchandises vers ces points de concentration que nous devons, pour mettre en valeur notre situation, privilégiée quoi qu'on dise, développer notre influence commerciale, créer des moyens de communication intérieure nombreux, rapides, économiques, soit par la voie ferrée, soit par la voie fluviale, soit par des combinaisons avantageuses de l'une et de l'autre.

(¹) Toutefois, à ce sujet, nous ne pouvons manquer de signaler cette sorte de poussée germanique vers le Sud-Est, ce « Drang » qui, depuis quelques années, menace l'influence latine méditerranéenne et dont les deux manifestations principales sont : le chemin de fer de Bagdad (petit Transasiatique), destiné à faire communiquer le golfe Persique avec la Méditerranée, qui est aux mains de la « Deutsche Bank », et le chemin de fer de Salonique, qui, aménagé dans la litigieuse péninsule balkanique, est l'œuvre de la finance austro-allemande.

La route d'Extrême-Orient sera notablement raccourcie, mais les marchandises auront-elles avantage à supporter les charges écrasantes d'un long transport par voie ferrée et à s'exposer à des transbordements toujours dangereux et coûteux? Nous ne le croyons pas. Ce ne sera pratique que pour les voyageurs pressés et le transport de la malle des Indes. Dans tous les cas, ce sont là, pour l'avenir, des modifications si profondes dans les voies de communication mondiales, et la part d'inconnu que réservent de pareilles transformations est si grande, qu'il est difficile de se prononcer.

« C'est l'âpreté de la concurrence internationale qui a fait de l'abaissement des prix de transport une question capitale sur tous les marchés » (1). Pour tirer des voies navigables et des chemins de fer tous les avantages qu'ils peuvent procurer, il faut non les laisser séparés, mais établir entre eux de nombreux points de jonction afin de faciliter aux expéditeurs l'usage successif pour un même transport des deux modes qui sont à leur disposition.

Un organisme économique, pas plus qu'un organisme vivant, ne saurait vivre dans l'isolement. Il s'agit donc de l'adapter au milieu qui le fera vivre en l'amorçant aux voies de communication déjà en usage. Et c'est ainsi que se pose la question du raccordement des voies navigables aux voies ferrées. La nécessité de cet accord, de cette union du chemin de fer et de la batellerie, de cette coexistence des voies navigables et des voies ferrées a été proclamée bien des fois et la vieille discussion sur le point de savoir si les voies ferrées ou les voies navigables doivent être préférées est considérée aujourd'hui comme oiseuse ; depuis longtemps déjà, cette idée a fait son chemin, que chacune de ces voies de communication, du moment qu'elle est établie rationnellement pour les conditions du trafic où elle convient, peut avoir son utilité propre sans faire à l'autre une concurrence funeste.

Les économistes les plus autorisés n'hésitent pas à dire que, non seulement le trafic s'est accru parallèlement sur les voies ferrées et sur les voies navigables de la manière la plus satisfaisante malgré la concurrence des deux modes de transport, mais encore qu'il s'est accru à cause d'elle et ils estiment qu'une concurrence loyale est même préférable à l'absence de concurrence.

(1) P. Léon, *Fleuves, canaux et chemins de fer*, p. 219.

Il faut creuser des canaux, régulariser le cours de nos grands fleuves. La pratique nous montre que, dans tous les pays qui sont traversés par des voies navigables, le trafic des chemins de fer qui se rattache à ces voies a pris un très heureux développement.

Le transport à bon marché sur les canaux facilite les échanges d'objets de peu de valeur qu'il est impossible de transporter par voie ferrée, quelque bonne volonté même que les compagnies de chemins de fer mettent pour abaisser leurs tarifs. Il est sûr que ces marchandises passeront de la voie navigable à la voie ferrée et apporteront à cette dernière un nouveau trafic. On peut même affirmer que les voies navigables non seulement favorisent les industries existantes, mais encore qu'elles en créent de nouvelles dont l'influence féconde s'exerce sur les voies ferrées avec lesquelles elles sont en contact.

C'est ainsi que l'Allemagne est arrivée à s'annexer en quelque sorte, au point de vue commercial, la partie nord de l'Autriche et presque toute la Suisse grâce à une entente intelligente des transporteurs qui secondent les efforts du commerce.

Anvers est desservi par cinq voies ferrées et trois voies de navigation dont un grand fleuve, l'Escaut.

En France, Lyon et le centre sont isolés, les produits manufacturés vont au Japon par Hambourg; les produits d'Algérie arrivent à Paris par le Havre.

Nos ports sont anémiés par l'insuffisance des transports et des échanges. Une circulation généreuse leur procurerait des ressources copieuses, les raviverait. Nous n'avons pas de courants commerciaux traversant les régions industrielles et commerciales. Malheureusement nous prenons trop facilement notre parti de nos infériorités entrevues;

bien plus, comme on l'a très justement fait observer, l'Etat garantit les compagnies de chemins de fer et celles-ci ne manquent pas de combattre toute tentative d'amélioration fluviale ou de création de canaux, en opposant au gouvernement la garantie d'intérêt : une autre raison pour laquelle l'Etat n'est pas enclin à développer le trafic par voie d'eau, c'est qu'il est persuadé que ce détournement de la voie ferrée lui serait préjudiciable en fin de compte, parce qu'il est propriétaire de chemins de fer et qu'il le sera de tous dans un délai qui n'est plus très lointain, délai que nos dirigeants cherchent encore à abrégier ainsi qu'en témoignent les projets de rachats en suspens.

La conséquence de ce système déplorable, c'est que notre réseau de voies de communication est très incomplet et qu'on sacrifie ainsi à des intérêts particuliers. L'intérêt qu'il importe de sauvegarder avant tout est celui du transport en lui-même, qui est l'intérêt du commerce, l'intérêt national.

Les compagnies de chemins de fer cherchent à tuer la batellerie sur toutes les lignes où il y a concurrence entre la voie ferrée et la voie d'eau et se refusent à établir des raccordements.

« Et cependant, nous dit M. Laffitte, on ne saurait le contester, voies navigables et voies ferrées peuvent échanger des marchandises qui, sans leur assistance réciproque, resteraient inutilisées ou ne trouveraient qu'un débouché restreint. Il est devenu oiseux de montrer la nécessité de l'entente. La voie navigable accroît avec une facilité sans égale la portée de la ligne ferrée. Elle permet de prolonger à peu de frais un parcours auquel les dépenses d'exploitation imposent une infranchissable limite. A son tour le chemin de fer compense l'infériorité de la route fluviale : il véhicule vers les régions dépourvues de rivières et inaccessibles aux canaux des pro-

duits dont la batellerie a préalablement augmenté la valeur. Marché de dupe, dira-t-on, et qui prive le réseau ferré des recettes correspondant aux transports qu'il remet à son concurrent. Politique à courte vue, doit-on répondre, celle dont le principal souci est de servir un dividende aux actionnaires, qui méconnaît l'heureuse influence des transports à bon marché sur la protection nationale et pousse, en certains cas, les compagnies à refuser un transport plutôt que de le partager avec la voie navigable ; politique néfaste aux intérêts généraux du pays qui prive notre commerce des combinaisons de tarifs au moyen desquelles l'Allemagne étend jusqu'au cœur de l'Europe son empire économique » ⁽¹⁾.

Toutes les nations qui ont à cœur de faire prospérer leur commerce, de procurer du fret à leur marine marchande n'hésitent pas à recourir en même temps à la voie fluviale et à la voie ferrée : la première destinée aux marchandises, lourdes et de peu de valeur, la seconde destinée aux marchandises riches et aux voyageurs. Et les deux moyens de transport, loin de se nuire, se prêtent un mutuel appui et prospèrent côte à côte.

« Le perfectionnement des voies de communication permet de grouper les énergies sociales et de leur donner conscience d'elles-mêmes, de tirer parti des moindres valeurs, de multiplier l'usage des richesses et le bénéfice de l'échange, d'éviter toute déperdition de force, d'accroître en un mot ses ressources et de conserver la place acquise parmi les nations rivales » ⁽²⁾.

Il nous faut aussi organiser des tarifs combinés entre les

⁽¹⁾ M. Laffitte, Etude sur l'expansion économique de la France parue dans les *Questions diplomatiques et coloniales*, n. 180-181.

⁽²⁾ M. Bellecroix, *Rapports entre la batellerie et les ports de commerce maritime*.

chemins de fer et les lignes maritimes, rendre uniforme la forme variable de ceux déjà établis.

Que sont ces tarifs combinés et quel est leur but?

Ce sont des arrangements de tarifs entre les entreprises de chemins de fer et les entreprises de navigation maritime à laquelle il faut rattacher la navigation fluviale quelle qu'en puisse être la forme et quel que soit le courant du trafic envisagé, qu'il s'agisse de favoriser l'expansion de nos produits ou au contraire de nous apporter les matières premières nécessaires à notre industrie et les objets utiles à notre consommation. Le but est de faciliter, au moyen d'ententes, les transports en faisant du bateau le prolongement du wagon et *vice versa*, en établissant un prix unique du point de départ au point de destination. On évite ainsi au commerçant la préoccupation de la rupture de charge entre la terre et l'eau.

Mais que deviendra l'industrie des transitaires qui prenaient la marchandise en charge entre les deux transporteurs successifs? A cela nous répondrons que l'intérêt général doit prédominer, et il ne peut paraître ni injuste, ni rigoureux de lui sacrifier l'intérêt seul des transitaires. Une industrie n'a pas de droits propres dans la collectivité; née des besoins d'un jour et pour y satisfaire, elle disparaîtra avec ces besoins soit qu'ils cessent de se manifester, soit qu'une organisation mieux appropriée les desserve d'une manière différente.

Le progrès comporte nécessairement des sacrifices.

Par le moyen des tarifs combinés, l'exportation, si utile pour l'augmentation de la richesse du pays, sera facilitée; et, de ce fait, la marine marchande bénéficiera d'un trafic plus considérable.

On peut nous faire la remarque suivante : on a obligé les compagnies de chemins de fer à ne percevoir que des taxes étudiées, publiées, homologuées par le ministre, et ce, pour

donner aux tarifs de chemins de fer la fixité et la généralité indispensables au fonctionnement de notre système ; la fusion des prix afférents aux deux parcours terrestres et maritimes permettra de contrôler la perception du prix total, mais pas la répartition puisqu'ils sont englobés l'un dans l'autre. Toutes les mesures prises seront ainsi rendues vaines ; les compagnies pourront échapper à la réglementation administrative générale qui les enserme et établir, dans les limites du prix global, des faveurs pour tel ou tel de leurs clients qu'elles voudraient favoriser.

Nous répondrons à cela que c'est évidemment une fraude possible, mais dont la perspective ne saurait motiver le refus d'une amélioration qui profitera au pays tout entier ; ce sera une occasion pour la foule des agents de contrôle de tous degrés d'exercer leur diligence et de déployer toute leur activité pour réprimer les abus.

Les adversaires disent que le bénéfice des tarifs combinés n'est que superficiel, ne s'inspirant que de considérations théoriques et que si les chemins de fer y avaient vu l'intérêt du commerce qui se lie indissolublement au leur, ils eussent établi ce tarif avec un empressement pour lequel tout stimulant eut été inutile ; tandis qu'ils n'ont fait que donner mollement satisfaction aux suggestions officielles. Cela prouve une chose : c'est que l'administration a l'esprit plus commercial que les compagnies. Pour ce qui est de la répercussion financière pouvant résulter de ces abaissements de tarifs, au début, peut-être durant la période de transition, les recettes affectées par les diminutions consenties fléchiront dans une certaine mesure, mais n'est-ce point la conséquence nécessaire de toute réduction ? Il y aura bientôt après compensation, un bénéfice réel résultant de l'extension nouvelle du trafic ; la marine marchande y trouvera du fret ; le pays y gagnera

plus d'activité dans ses affaires, et, partant, plus de prospérité.

Les Allemands usent de ce système qui leur réussit merveilleusement; pourquoi n'en serait-il pas de même pour nous, pourquoi échouerions-nous où d'autres ont réussi ?

En Allemagne, il existe des tarifs d'exportation très réduits qui sont consentis pour les seules marchandises allemandes devant être chargées sur des navires allemands; cela grâce à l'accord des compagnies de chemins de fer et des compagnies de navigation. En France, le bénéfice des tarifs réduits pour l'exportation est accordé sans distinction de nationalité à tous.

C'est ainsi qu'on arrive à créer des courants commerciaux. Ces courants doivent être dirigés sur quelques points seulement, sur quelques ports bien situés, bien pourvus de dispositions propres à en faciliter l'accès et d'engins perfectionnés nécessaires pour opérer le chargement ou le déchargement dans les meilleures conditions.

Outillage des ports.

Un port a son utilité en ce qu'il sert d'accès ou de débouché à une zone plus ou moins vaste : il faut donc une communication intime entre le port maritime et le pays auquel il se rattache; comme nous l'avons montré précédemment, c'est pour l'établir qu'il faut utiliser les rivières, y suppléer ou les compléter par l'établissement d'un réseau rationnellement conçu de canaux, de routes, de voies ferrées aboutissant au port. Soit comme port de transit, soit comme port de transbordement, sa zone d'influence peut aller même au delà des frontières.

M. Dupuy de Lôme, dans son rapport à la commission de 1873, s'exprimait ainsi à ce sujet : « Entre la constitution

du nouveau matériel de la marine marchande et le développement de leurs dépendances, il y a une liaison étroite, une évidente solidarité » ⁽¹⁾.

Le bénéfice de la situation naturelle la plus avantageuse ne saurait être conservé sans des secours artificiels; nous sommes bien loin de l'époque des ports d'échouage, simples anses et même criques où les bateaux étaient tirés à sec sur la grève pour être déchargés, repeints ou carenés.

De nos jours, comme le dit M. Ch. Roux, il ne faut pas songer faire des ports de toutes les baies plus ou moins pittoresques et tranquilles de la Méditerranée ou de l'Océan.

« En effet, comment avoir la prétention de créer de toutes pièces et par un coup de baguette magique ce qu'on appelle un port de commerce? Peut-on croire qu'il suffise de construire une jetée, de creuser un bassin, d'élever un môle et d'éclairer un phare, et que, une fois ces travaux terminés, le problème soit résolu? Ce serait une pure utopie! Pour qu'un port maritime soit digne de ce nom et qu'il légitime les sacrifices de l'Etat, il faut que, depuis de longues années, il soit le centre de grands marchés, un des principaux rouages de l'activité commerciale du pays, qu'il ouvre une des grandes portes par lesquelles les produits d'importation se répandent dans le pays et à l'étranger, et ce n'est pas en creusant un bassin, en allumant un phare qu'on peut l'obtenir; c'est le résultat de plusieurs générations, c'est l'œuvre des siècles » ⁽²⁾!

C'est pourquoi, en fait, on ne rencontre pas de grand port dans les régions où il n'y a pas d'activité commerciale, de facilités dans les relations intérieures.

L'Allemagne, qui paraissait mal dotée au point de vue

⁽¹⁾ Rapport Dupuy de Lôme à la commission de 1873, p. 516.

⁽²⁾ J. Charles-Roux, La grande navigation et les ports français, *Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1907.

maritime par la nature, à cause du petit développement de ses côtes peu favorables, a réussi, par un effort de volonté et une violence en quelque sorte à la nature, à établir des ports qui sont aujourd'hui parmi les premiers du monde ; cela s'explique parce qu'elle est arrivée à développer ses productions de toutes sortes, son industrie, son agriculture, son commerce, et son activité prodigieuse tient beaucoup à l'abondance des voies de communication, canaux, chemins de fer, qui amènent à ses ports les différents produits nationaux et distribuent dans l'intérieur du pays les importations arrivant dans ces ports.

Un système de ports bien aménagés forme une des conditions nécessaires de la richesse et de la prospérité d'un peuple.

Puisque ce sont les facteurs principaux de la richesse et de la production, il est bien légitime qu'on s'occupe très sérieusement d'en améliorer, selon les besoins, la disposition, l'aménagement et les conditions de fonctionnement.

Les mœurs commerciales ont progressé : on veut aller vite, on est pressé, aussi réclame-t-on un outillage perfectionné donnant toutes facilités, simplifiant les opérations, permettant ainsi plus de rapidité : « Time is money » ! Si l'on ajoute à cela que les frais d'armement, de combustible, d'assurances, etc., sont énormes et que chaque heure d'immobilisation inutile entraîne des pertes très lourdes, on comprendra que le navire qui représente un capital important ait intérêt à avoir une place vite assignée dans le port où il pourra sans retard procéder à ses opérations. D'où la nécessité de maintenir les ports qui sont « fonctions » de la prospérité d'un pays, à la hauteur des besoins grandissants du commerce.

Dans les transports maritimes, on tend actuellement à augmenter sans cesse la capacité des navires, ce qui est la ma-

nière la plus rationnelle de réaliser le maximum d'économie ; c'est un fait résultant de l'observation que les frais généraux pour un steamer décroissent rapidement au fur et à mesure que le tonnage augmente : un vapeur de 2.000 tonnes revient moins cher que deux de 1.000 tonnes.

Par suite de cette transformation du matériel naval, des dimensions gigantesques de nos léviathans modernes, il a fallu creuser des chenaux, allonger les bassins, élargir, approfondir les écluses, modifier en un mot les ports et leurs accès. On peut même dire que c'est la raison déterminante de tous les travaux accomplis dans les ports.

« Dans ces dernières années, j'ai voyagé dans presque toute l'Europe maritime. J'ai vu les ports allemands, italiens, autrichiens, hongrois ; j'ai été épouvanté de leur activité, de leur accroissement, de leur souci du progrès, de leurs efforts. Partout on se préoccupe de perfectionner l'outillage, on multiplie les grues hydrauliques ou électriques, on en augmente le nombre, on en augmente la force ; on construit des magasins, des chemins de fer à voie large et à voie étroite qui sillonnent les quais ; des appontements, des jetées, des docks ; on creuse des bassins gigantesques pour les grands paquebots modernes, on substitue l'électricité à la vapeur dans les chantiers agrandis. Les chantiers prennent des proportions colossales. A Trieste, les chantiers du Lloyd autrichien occupent l'espace d'une petite ville ; les chantiers Ansaldo, à Gênes, s'étendent le long de la mer, sur toute la longueur du faubourg Sestri-Ponente ; les chantiers Orlando, à Livourne, ont une importance égale. En Allemagne, les chantiers de Dantzig, d'Elbing, de Hambourg, de Brême, de Stettin, peuvent rivaliser avec les chantiers anglais. Ils sont pourtant de création récente. Trois mille, quatre mille, quelquefois six mille ouvriers y sont employés. Des navires en

sortent qui, par leur tonnage, leur puissance et leur vitesse, étonnent toutes les nations maritimes. Et ce mouvement prodigieux, ce travail incessant, cette fièvre de progrès et d'audace font éclater aux yeux l'ardeur avec laquelle tous les peuples de l'Europe, à l'étroit sur le continent, se tournent vers la mer et se passionnent pour la conquête du monde » ⁽¹⁾.

Dans un port bien aménagé, il faut qu'on puisse entrer et sortir à toute heure, que les navires trouvent à leur disposition un outillage complet, de quoi assurer avec la plus grande célérité possible la manutention des marchandises qu'ils ont à charger ou à décharger.

Le quai et le bassin qu'on construit dans un port ne doivent pas viser à la perfection d'un objet d'art dont on peut dire que le temps ne fait rien à l'affaire ; nos rivaux savent bien que ce bassin, ce quai n'atteint son but, ne remplit son office que si, rapidement construit, il peut, avec la même facilité et la même rapidité, être démoli et remplacé demain pour la satisfaction des besoins nouveaux.

Malheureusement la façon dont nous comprenons en France l'exécution des travaux publics est absolument défectueuse : il s'écoule un temps trop considérable entre le moment où le projet de loi est déposé sur le bureau du Parlement et celui où il est voté ; même après le vote, la mise en train des travaux exige de si longs délais que le travail, une fois parachevé, a perdu une grande partie de son effet utile. Tel projet qui était merveille au moment de la conception, est vieillerie au moment de l'exécution ou de la livraison.

« Les travaux sont, chaque année, remis en question lors de la discussion du budget, les crédits sont attaqués, l'utilité

⁽¹⁾ Edouard Lockroy, préface du livre de M. Sarraut.

de l'entreprise est discutée et trop souvent, avec les vicissitudes de la politique, on voit des travaux d'une importance capitale abandonnés ou ralentis dans des conditions regrettables » ⁽¹⁾.

Une faute grave qui, tout en paraissant servir nos intérêts, les compromet, consiste dans l'éparpillement de nos ressources que M. Charles Roux dit très justement ne pouvoir mieux comparer qu'à « une sorte de manne électorale répandue sur toute la surface du territoire » ⁽²⁾.

La concentration des efforts sur quelques points seulement judicieusement choisis est non seulement conforme aux intérêts du budget mais encore avantageuse pour le développement du trafic et le drainage des marchandises.

Quelques grands ports peu nombreux, bien aménagés, bien outillés, carrefour de lignes de navigation, de voies ferrées et de voies navigables combinées, voilà ce qu'il nous faut, voilà qui permettrait une meilleure exploitation de nos navires.

Au contraire, nos ressources budgétaires sont éparpillées sur un trop grand nombre de ports et l'influence électorale qui les a fait créer agit ensuite pour les faire entretenir. Bon nombre de nos ports manquent de cette force d'attraction que crée un organisme puissant, et c'est la raison pour laquelle se fait si facilement la cueillette de lots de marchandises, de passagers même, par les bâtiments étrangers qui s'arrêtent au passage pour compléter leur cargaison d'origine ou inversement pour y laisser des matières premières.

Il faudrait en finir avec des routines meurtrières qui nous ont trop coûté et qui menacent de nous coûter davantage

⁽¹⁾ M. Lecour, chambre, 1888, sess. ord., Annexe n. 2305, *Doc. parl.*, p. 123.

⁽²⁾ Ch. Roux, *Revue des Deux-Mondes* du 15 mars 1907, *op. cit.*

encore dans l'avenir; il faudrait rompre avec les anciens errements, concentrer l'appui du gouvernement sur un petit nombre de ports et donner à ceux-ci une certaine liberté féconde en progrès au lieu de continuer à paralyser leur bonne volonté et leur désir de s'améliorer par les exigences de la tutelle gouvernementale et les lenteurs de la procédure administrative.

« Ce n'est, du reste, pas autrement qu'ont procédé et que procèdent les Anglais et les Allemands. Qu'on aille à Brême, à Hambourg, à Liverpool, à Southampton, on verra que les administrations locales pourvoient à l'intégralité des dépenses de construction, d'agrandissement et d'entretien de leurs ports et que l'Etat allemand comme l'Etat anglais, se borne à intervenir pour de grands travaux publics tels que, par exemple, le creusement du Weser, de l'Elbe ou des travaux similaires » (1).

Nous touchons ici à la grosse question de l'autonomie de nos grands ports de commerce, question toute palpitante d'actualité, dans les détails de laquelle le cadre forcément limité de notre étude ne nous permet pas d'entrer (2).

Nous ne pouvons néanmoins manquer de signaler sur ce point le très remarquable rapport de M. Maurice Taconet

(1) J.-Charles Roux, *Revue des Deux-Mondes*, *op. cit.*

(2) Le 11 décembre 1906, au cours de la discussion du budget de 1907 à la chambre des députés à l'occasion de l'examen du chapitre LIX du ministère des Travaux publics, MM. Ballande, Brindeau, Dior, Farjon, Jourde et Thierry ont déposé et soutenu un projet de résolution qui, accepté par le ministre (M. Barthou) fut adopté par la chambre à l'unanimité.

Dans ce projet, le gouvernement était invité à étudier la réforme du régime administratif de nos ports, notamment par l'extension des attributions des chambres de commerce pour éviter les lenteurs et les complications résultant d'une centralisation excessive et permettre ainsi à nos ports de commerce de satisfaire aux exigences croissantes de la navigation et de soutenir la lutte contre la concurrence étrangère.

présenté à la chambre de commerce du Havre au nom de la Commission de l'autonomie des ports.

M. Taconet y déplore le régime de centralisation absolue avec ses interminables formalités qui fait que l'Etat seul a le pouvoir d'exploiter, d'administrer, d'entretenir nos ports à l'exclusion des intéressés locaux, chambres de commerce et municipalités.

« Qu'arrive-t-il en conséquence? C'est que les principaux intéressés n'interviennent guère qu'accessoirement pour émettre des vœux que le plus souvent on laisse sommeiller et pour percevoir les taxes destinées à fournir à l'Etat le concours financier nécessaire aux travaux sur lesquels il ne leur est permis d'exercer aucun contrôle, en dépit des nécessités de leur prompte et économique exécution. Aussi, que de frais énormes et d'interminables formalités pour achever avec une désespérante lenteur des ouvrages superbes certes, trop beaux parfois, et même, si l'on met en regard leur valeur productive, d'un intérêt nul ou aléatoire bien souvent.... Par suite des lenteurs, les avant-projets ne répondent plus aux nécessités du jour, il faut des remaniements qui entraînent fatalement de nouveaux retards, des renvois, etc. Bien heureux encore si les modifications désirables ou indispensables sont encore possibles à réaliser ou si la crainte d'un arrêt dans l'entreprise n'empêche pas de les réclamer. Qu'obtient-on avec une pareille méthode, si ce n'est des travaux relativement improductifs, en tous cas très au-dessous de ce qu'on attendait?... » (1).

Telles sont les raisons pour lesquelles, au nombre des réformes vivement désirées par l'armement français une des plus urgentes est celle qui concerne les grands ports, qui

(1) Rapport présenté par M. M. Taconet sur l'autonomie des ports.

réclament leur autonomie; cette autonomie consisterait à donner à l'initiative des intéressés directs, chambre de commerce, municipalités, conseils généraux, syndicats autonomes où seront représentés les grands intérêts locaux, régionaux et nationaux, le droit de s'affirmer avec, bien entendu, les corollaires nécessaires à toute initiative qui veut aboutir, c'est-à-dire, avec la responsabilité et les charges mais aussi avec l'administration, l'exécution et le contrôle.

Appendice sur les ports francs.

Nous avons dit quelle était l'admirable situation de la France pour servir de place d'échange et de distribution et combien les inconvénients de sa position géographique (sur le parcours des grandes lignes étrangères, allemandes et anglaises pour le commerce d'importation et d'exportation directes), se changeaient en avantages lorsqu'on envisageait le commerce de transit et de réexportation.

Or le commerce de transit, chaque jour, joue un rôle plus important; le mouvement maritime ne se borne plus aux exportations et aux importations.

Beaucoup de marchandises n'atteignent le consommateur qu'après avoir subi une série de préparations, de mélanges, de manipulations et il est rare que ces opérations soient faites dans les pays d'origine : certains produits même arrivent dans des conditions telles qu'ils ne peuvent être livrés ainsi à la clientèle (cafés mal triés, par exemple); le plus généralement, les produits sont expédiés à l'état plus ou moins brut à des commissionnaires de gros installés dans les ports; ceux-ci approprient la marchandise aux besoins de leurs clients, l'emballent et la répartissent entre leur place et d'autres souvent éloignées.

C'est par la création de ports francs ou de zones franches que l'on peut espérer donner à ce genre de commerce le maximum de développement.

Qu'est-ce qu'un port franc?

On appelle port franc ou zone franche, un port ou plus ordinairement une fraction de port que l'on considère au point de vue fiscal comme ne faisant pas partie du territoire national, où les marchandises peuvent être en conséquence débarquées, manipulées, travaillées et finalement réexportées en dehors de toute ingérence de la douane qui se borne à en surveiller le périmètre et les issues et à s'opposer aux introductions prohibées ou frauduleuses. C'est une partie du pays dénationalisée, neutre au point de vue commercial où navires et marchandises ont libre et franc accès sans avoir à acquitter aucun droit tant qu'elles ne pénètrent pas dans l'intérieur du pays.

L'établissement de ports francs est des plus avantageux pour un pays surtout quand les lois de douanes de ces nations sont anti-libérales ou trop compliquées. Leur rôle pour le commerce de transit est considérable; les marchandises offertes pour l'expédition et la réexpédition y sont abondantes et il faut par suite, pour en effectuer le transport, de nombreux navires; ceux-ci arrivent en masse, assurés de trouver du fret, en évitant les dépenses de toutes sortes, pertes de temps et formalités douanières sans nombre dont l'inobservation leur fait encourir des amendes.

Ainsi par la puissance d'attraction des ports francs et le développement des échanges, le commerce et l'industrie prennent une grande extension et la navigation, particulièrement favorisée par ce système, devient rapidement prospère.

Le port franc est le complément et le correctif le plus heureux du système protectionniste; la franchise existait autre-

fois en France pour Marseille, Dunkerque, Bayonne, Lorient.

De nos jours, nous avons chez nous « l'admission temporaire » et le bénéfice de l'entrepôt fictif; mais en raison de la multiplicité et de la complication des relations commerciales, de la rapidité nécessaire, ce procédé ne suffit plus, outre qu'il ne s'applique qu'à certains produits. Dans les entrepôts réels, les marchandises ne doivent subir aucune transformation avant d'être réexpédiées, sauf quelques légères tolérances qu'entraînent du reste des formalités inouïes; et tout cela sous l'œil de la douane qui s'immisce partout avec toute sa suite de formalités et de paperasses; bien mieux, dans les entrepôts fictifs, les manipulations sont presque totalement impossibles et à cela vient s'ajouter la caution exigée par l'administration qui est souvent une lourde charge pour le commerçant. Quant à l'admission temporaire, qui du reste est un régime exceptionnel et limité, ce n'est qu'un prétexte à fraude. Cette simple entreposition ne saurait créer un marché c'est-à-dire du fret, et par le fait que ce bénéfice est étendu à tous nos ports, la division des affaires, si préjudiciable aux entreprises d'armement, ne fait que s'accroître.

On a fait de très nombreuses objections contre les ports francs, nous allons très rapidement les passer en revue et essayer d'y répondre.

Ce sera, a-t-on dit d'abord, un foyer de falsifications et de fraudes commerciales où les produits étrangers de qualité inférieure viendront chercher un faux certificat d'origine; d'où la dépréciation de nos marques ruinées par cette concurrence déloyale.

Mais, pour les acheteurs, l'étiquette n'est pas tout; si les produits de la zone sont inférieurs, les clients n'en voudront pas. Rien n'empêche un vendeur de livrer de mauvais produits si ce n'est la crainte de perdre sa clientèle.

Et les fausses marques de fabrique, nous dit-on ensuite, les falsifications, l'alcool allemand vendu pour du Cognac, les vins d'Espagne pour du Bordeaux ?

Ici ce n'est point de la concurrence déloyale, mais de la fraude punie par les lois, comme le vol.

C'est alors admettre une surveillance ; or le but qui est d'échapper à tout contrôle que devient-il ?

C'est mal comprendre l'institution même de la zone franche qui est dénationalisée, qui est neutre au point de vue commercial seul. On ne veut qu'une chose, c'est supprimer l'ingérence, l'inquisition de la douane, sa surveillance fiscale avec ses injustifiables interdictions et ses innombrables formalités : c'est uniquement à ce point de vue que la situation des ports francs est exceptionnelle ; pour le reste, le droit commun s'applique et la législation du pays sur l'hygiène et l'honnêteté doit y être respectée.

On a dit également qu'il y aurait un déplacement des industries.

En admettant que certaines industries se déplacent, c'est qu'elles y auront avantage ; il n'y aura pas de perte pour le pays de ce fait. De plus, l'expérience prouve qu'il n'en est rien, que le pays tout entier, jusque dans ses moindres régions, en bénéficie, et que ce sont, au contraire, des industries nouvelles qui se créent.

Le port franc concentre les forces économiques du pays au lieu de les éparpiller. Or, que cherche le commerce sinon les grands marchés, les grands centres où les ventes sont nombreuses et faciles, où les capitaux abondent ? Le fret de sortie et le fret de retour, ces éléments essentiels de la vie même de la marine marchande, sont assurés : le navire dans cette métropole commerciale se défait de sa cargaison et a toutes facilités pour en prendre une autre, car la franchise

donne naissance à une grande quantité d'opérations de transport.

Le commerce général du pays ne pourrait qu'y gagner en raison précisément de cette liberté d'accès exempte de toute taxe, de cette activité qu'elle procure. Le commerce de certaines industries renaîtrait, celles de tous les produits dont les matières premières ne sont pas admises au bénéfice de l'admission temporaire et paient des droits d'entrée.

Notre navigation au long cours et au cabotage ne souffrirait plus de ce manque de fret, cause de sa décadence ; les relations se développant, nos commerçants français seraient encouragés à fonder des établissements à l'étranger ; notre commerce pourrait lutter avantageusement avec celui de nos concurrents voisins.

Les primes ne peuvent pas remplacer le fret.

On nous dit que ce fret ira à la marine étrangère, mieux outillée, plus puissante que la nôtre, qui n'en tirera qu'un mince avantage. Incontestablement les étrangers en profiteront, mais ce mouvement même de navires nous apportera des bénéfices, résultat de leurs besoins nombreux ; et il est non moins certain que notre marine, dont l'état de marasme est causé par l'absence de fret ou son insuffisance, sera stimulée et se développera, trouvant ainsi son aliment.

Nos chantiers ne peuvent pas lutter contre ceux de l'étranger à cause de la cherté de la main-d'œuvre et surtout des matériaux. La franchise les leur donnera à meilleur compte. Les primes aux constructeurs, nous l'avons montré, ne sont pas autre chose que le remboursement détourné des droits préalablement payés par eux, lors de l'importation des matériaux nécessaires à leur industrie : elles ne seront donc plus nécessaires.

Toutefois, pour ne pas concurrencer outre mesure les

chantiers de construction qui ne seraient pas établis dans le port franc, les navires construits en franchise devraient payer pour être nationalisés comme les navires construits à l'étranger.

Les chantiers francs construiraient pour l'étranger et l'abondance des commandes leur permettrait de faire leurs livraisons dans de bonnes conditions pour les armateurs et pour eux.

A côté du port franc, il y aurait toujours le port ordinaire, tel qu'il est actuellement : ce serait donc une faculté de plus pour le commerce qui ne le priverait d'aucune de celles dont il jouit déjà.

Le port libre vise avant tout l'exportation; mais il reste bien entendu que si l'on voulait introduire dans l'intérieur du pays une marchandise quelle qu'elle soit sortant de la partie franche, elle ne pourrait entrer qu'en acquittant les droits de douane.

Quant à l'administration, la gérance des ports francs et leur direction, à notre avis, le mieux serait de les confier aux chambres de commerce, qui ne cherchent aucun bénéfice à réaliser, ne s'occupant que de faire pour le mieux de l'intérêt général. Cependant l'Etat devrait contribuer à leur création *pro parte* avec les principaux intéressés, départements, chambres de commerce, municipalités, etc., etc., puisque le commerce général du pays tout entier en profiterait.

Le nombre des ports francs doit être limité (quatre au plus).

Mais alors quels points choisir ?

Il faut faire abstraction des intérêts locaux en présence de l'intérêt général. Il n'est permis de faire un choix qu'après avoir examiné la situation géographique, les forces naturelles et les moyens d'action de ces lieux, tout ce qui peut les rendre

réellement utiles à la nation par le fait de leur déclaration de franchise. Il faut que leur position soit telle qu'ils aient la plus grande influence sur l'activité générale des pays, Marseille, Bordeaux, le Havre, Dunkerque, Alger, nous paraissent être dans les meilleures conditions.

Telle est la mesure qui aiderait mieux que toutes les primes au développement de nos entreprises d'armement.

« Mais cette réforme si nécessaire, si urgente, comme l'a dit M. Plessix, n'a pas seulement contre elle l'indifférence générale, elle rencontre également une opposition, sorte d'hostilité sourde et inavouée faite d'intérêts mal compris qui se refusent à la discussion ».

Si nous regardons un peu du côté de l'étranger, nous voyons que l'Angleterre est un vaste port franc. En Allemagne : Hambourg, Brême, Stettin, Dantzig, Emden sont ports francs. De même nous trouvons encore Copenhague, Gênes, Fiume et Trieste, Hongkong, Singapour, etc.

Tous ces ports ont tiré de grands avantages de cette institution. Du jour où ils en ont été dotés, les marchandises y ont afflué, des horizons nouveaux se sont ouverts à l'activité des armateurs et des négociants, les transactions se sont multipliées, les produits s'achetant avec les produits, le fret est devenu plus abondant et s'est trouvé tout de suite moins cher; de là, un remarquable accroissement de trafic, un redoublement de vie commerciale, une grande prospérité nationale.

Notre intérêt nous commande donc d'imiter les exemples qui nous viennent du dehors et de mettre à profit cette institution afin de donner une impulsion salulaire à notre commerce extérieur et de ranimer notre marine marchande.

CONCLUSION

En définitive, nous nous déclarons nettement opposé au régime des primes directes pour aider la marine marchande et nous demandons qu'on renonce à ce système qui n'a jamais donné que de mauvais résultats. L'Etat peut et doit néanmoins protéger la marine marchande nationale, mais cette protection doit consister avant tout et surtout en une politique maritime pratiquée avec suite et ayant pour objet de créer aux armements un milieu aussi favorable que possible.

Quant à la subvention pécuniaire, si elle peut être parfois utile et même nécessaire, elle ne doit jamais être qu'exceptionnelle et temporaire; et, dans tous les cas, cette intervention financière de l'Etat doit toujours être réalisée de façon à laisser aux armements leur responsabilité ordinaire, leur initiative, en un mot, leur liberté.

Avec la liberté, tout se régularise; l'ordre revient par la concurrence quand des circonstances spéciales, les erreurs des hommes ont pu parfois déranger la situation; si quelques intérêts sont parfois lésés par le jeu des initiatives individuelles, ce n'est que momentanément; l'équilibre entre tous les éléments ne tarde pas à se rétablir naturellement. La libre concurrence produit une somme d'activité régulièrement supérieure; son action est féconde. C'est le grand

stimulant; en même temps qu'elle favorise la production, elle améliore les conditions des transactions.

Mais, quand les législateurs veulent, par des lois arbitraires, entraver le jeu des lois naturelles, troubler l'action régulatrice de la concurrence, c'est alors que les crises se multiplient le plus, qu'elles sont les plus longues et les plus profondes. Et la raison en est bien simple : les législateurs ont la prétention de vouloir réglementer par des textes généraux des choses absolument différentes; ils veulent établir une réglementation des choses qui changent d'une année à l'autre, quelquefois du jour au lendemain et cela par des lois qui, malgré les conditions nouvelles qui peuvent se présenter, restent en vigueur pendant des années.

L'histoire de la marine marchande chez nos voisins ne nous montre-t-elle pas la splendeur des flottes commerciales de l'Angleterre et de l'Allemagne par la seule initiative privée? En étudiant la façon dont elles se sont fondées, comment elles se sont développées et comment elles ont prospéré en résistant au choc des concurrents, nous voyons que le protectionnisme est un redoutable adversaire de la marine marchande, comme de toute industrie, du reste, et du progrès social.

La Hollande, le Danemark, la Norvège, la Suède, la Grèce ont des flottes marchandes qui ne sont pas énervées par des faveurs de gouvernement; elles ne vivent pas dans une atmosphère artificielle et elles sont prospères.

En Allemagne, le développement de la marine n'est pas le produit d'une politique de subventions gouvernementales, mais bien celui de la libre activité des intéressés.

L'Allemagne n'a employé les subventions que comme adjuvant secondaire; elle ne les accorde qu'à deux compagnies concessionnaires de services réguliers, parce qu'elles

doivent les fournir dans des conditions très onéreuses. Mais il n'est pas possible de soutenir sérieusement que la marine marchande allemande soit redevable à l'Etat de sa prospérité : la politique allemande facilite beaucoup la marine marchande, certaines dispositions gouvernementales lui sont très favorables ⁽¹⁾, mais l'Etat n'intervient pas directement d'une façon habituelle et quand l'Empire s'est décidé à faire des sacrifices pour les services de l'Extrême-Orient et de l'Australie, c'était beaucoup plus dans un but politique que dans un but commercial. En Angleterre, au temps de l'Acte de navigation, les armateurs et négociants finirent par en souffrir autant que ceux contre qui l'Acte prétendait les protéger. C'est depuis que l'Angleterre a jeté ses béquilles que la flotte britannique a fait des progrès considérables; c'est sous le régime de la non-intervention des pouvoirs publics, de la libre concurrence, de la liberté, que les Anglais ont conquis cette écrasante supériorité maritime qui leur donne plus de la moitié du tonnage du globe.

Aujourd'hui la Grande-Bretagne ne donne à sa marine commerciale aucune prime véritable, elle ne lui confère aucun privilège et les subventions postales ne constituent que la juste rémunération de services rendus.

Il faut que le commerce et l'industrie puissent agir suivant les circonstances pour produire dans des conditions économiques et porter leur effort où ils le jugent opportun, où les besoins le réclament. Loin d'être tourmenté du succès de la concurrence, loin de vouloir la priver du fruit de son labeur, il faut au contraire tâcher de l'imiter, de la surpasser par un travail honnête.

(1) C'est ainsi que les émigrants étrangers ne peuvent traverser le territoire allemand que s'ils sont porteurs d'un billet d'embarquement sur un navire allemand.

L'émulation facilite le progrès; la liberté l'excite; le protectionnisme l'endort.

La lutte commerciale entre les nations vieilles ou jeunes prend chaque jour une âpreté croissante et désormais la puissance mondiale se disputera beaucoup plus sur les marchés internationaux que sur les champs de bataille. Le principal instrument pour assurer la conquête pacifique doit être une marine nationale : le commerce suit le pavillon. Dans l'œuvre de développement, l'effort doit venir incontestablement de l'initiative privée. Rien ne vaut le stimulant de l'intérêt personnel livré aux seules ressources de son intelligence et de son énergie.

Pas de moyens factices de protection, pas de procédés illusoires! Pour pouvoir donner des subsides, il faut de l'argent; pour cela, on dépouille toute la nation au profit de quelques-uns, et n'est-ce pas le manque de logique qui a fait réclamer l'argent des contribuables pour faire amener les produits étrangers par une marine subsidiée, en même temps qu'on entravait l'arrivage des mêmes marchandises par des tarifs douaniers?

L'Etat se doit à lui-même, il doit surtout à l'intérêt général de seconder l'industrie et le commerce nationaux, et cela en leur faisant aussi favorables que possible les conditions d'existence; l'Etat restera dans son rôle tant que pour aider l'industrie maritime, il favorisera le transport des marchandises en développant, dans ce but, des voies de communication rapides et économiques, en améliorant et en combinant les voies ferrées et les voies fluviales, et en centralisant dans quelques ports bien outillés, judicieusement choisis, les produits de l'importation pour les répandre dans tout le pays et ceux du pays pour les grouper et les exporter. Il faut réveiller les éléments de vie, d'activité et de production qui

sommeillent ; il faut exalter chez les jeunes Français l'initiative et l'énergie personnelles par la honte de l'oisiveté ou de ces sinécures médiocres vers lesquelles l'appât fascinateur d'une retraite fait orienter les ambitions et au sujet desquelles M. Hugues Le Roux disait que nous donnons ainsi l'exemple d'une curée méprisable qui est une banqueroute de l'énergie nationale. « Sans l'effort universel et éternel, sans cet effort de tous les êtres, plantes, bêtes et sociétés, tout s'effondrerait dans la ruine et le néant » (1). S'il y a quelque noblesse dans l'activité humaine, c'est dans la lutte et dans les risques que l'on rencontre, au suprême degré, dans les entreprises économiques : malheureusement nous sommes un peuple apathique, nous avons été trop heureux, nous sommes trop riches encore, nous ne sentons pas assez le péril qu'il y a pour nous à laisser se prolonger la situation actuelle. Si nous sommes encore l'objet de quelque envie, c'est que les préoccupations élevées qui nous ont placés au premier rang dans le domaine des nobles pensées et de la civilisation, qui nous ont permis d'avoir un si grand rayonnement dans le monde, tiennent en France une grande place dans notre vie générale et nous permettent de conserver dans le concert des peuples européens une place dont nous avons après tout le droit d'être fiers.

Il ne faut pas sans doute juger le degré de civilisation d'un peuple d'après l'importance de son commerce et l'accroissement de sa prospérité. Une civilisation trop utilitaire présente des dangers. Mais l'expérience prouve que les qualités les plus hautes ont besoin d'un appui matériel et qu'il serait impossible de laisser de côté toute préoccupation économique sans déchoir. Pour nous, l'heure ne saurait être au découragement quand nous avons tant de raisons d'espérer. Nulle

(1) Th. Roosevelt, *La vie intense*.

nation n'est plus capable que la nation française d'être laborieuse, de montrer plus d'intelligence, de probité et de goût actif. L'ingéniosité, l'esprit inventif, l'amour du beau que nous ont légués nos ancêtres se transmettent intacts de génération en génération ; ce sont comme autant de fleurs dont la vieille terre française est privilégiée.

« L'œuvre accomplie dans le passé est trop belle, elle témoigne de trop de virilité et de persévérance pour que l'on ait le droit de douter qu'un brillant avenir soit encore réservé aux générations futures et même à nos contemporains. Le siècle qui vient de s'écouler a été distrait de la vérité et des préoccupations économiques par des convulsions internationales assez fréquentes et par une évolution sociale assez grave pour détourner l'attention des problèmes d'ordre vital et pratique qui se posent aujourd'hui avec tant de force.

» Voici que la France se réveille. A la vieille conception aristocratique, s'est peu à peu substituée une organisation démocratique, qui, si elle sait éviter l'écueil du socialisme, saura bientôt faire priser par dessus tout l'effort et la puissance individuels. L'idée coloniale a triomphé de toutes les préventions ; l'enseignement se transforme. Il ne reste plus qu'à concentrer vers les carrières maritimes et commerciales toutes les énergies suscitées, à les bien adapter à leur tâche. Attendons avec confiance : les traditions des ancêtres, une fois reprises, ne tarderont pas à porter les mêmes fruits. Il suffira que les pouvoirs publics comprennent leur rôle. Qu'ils rendent à chacun la plus grande somme de liberté possible ; qu'ils se bornent à lui donner l'intelligence nette de ce que l'on attend de lui ; qu'ils le soutiennent et le dirigent dans la lutte internationale, et nous les tiendrons quittes. Les armateurs et les négociants sauront faire le reste » ⁽¹⁾.

(1) J. Charles Roux, *Notre marine marchande*, p. 28-29.

Ce qu'il faut, c'est supprimer l'inscription maritime, et, par ce fait, la compensation des charges qu'elle impose à l'armement, établir une législation stable et appropriée aux besoins du commerce et de l'industrie en évitant toute politique fiscale excessive ou tracassière; créer un office de centralisation, un sous-secrétariat d'Etat par exemple, s'occupant exclusivement des intérêts de la marine marchande; organiser fortement le crédit maritime (que la loi du 23 avril 1906 satisfait bien imparfaitement); perfectionner l'outillage des ports en raison des besoins nouveaux et faciliter leur accès, en faire des marchés de fret; établir trois ou quatre ports francs ou zones franches; rendre certains ports autonomes; enfin, il faut établir une meilleure organisation intérieure de tarifs et d'aménagements facilitant les mouvements d'adduction et de distribution.

En un mot, ce qu'il faut, c'est que l'Etat crée le milieu favorable.

C'est là de l'intervention très légitime et contre laquelle, croyons-nous, personne ne peut protester.

Nous devons chercher sans relâche les remèdes qui guérissent au lieu de nous en tenir aux vaines critiques et aux constatations décourageantes; étudier et résoudre d'une manière pratique et satisfaisante les problèmes si complexes que soulève la question de la marine marchande.

Par l'effet d'une volonté constamment tendue, persévérante, nous devons réagir, lutter, remonter le courant de l'indifférence, secouer toutes les torpeurs, encourager toutes les énergies, car, si glorieux qu'ait été son passé, si puissant qu'ait été son crédit, un peuple qui ne progresse pas perdra peu à peu sa richesse et son prestige. Encore un peu de temps, et on le traitera comme une quantité négligeable dans les conseils où se débattent les destinées du monde.

Il faut donc progresser et pour cela avoir l'audace qui aborde franchement les obstacles, l'initiative qui tire parti de toutes les circonstances, la tenacité qu'aucun échec ne désarme. Nous acquerrons ainsi, en même temps que la richesse matérielle, le savoir-faire, l'exacte compréhension des affaires, l'esprit de suite et de décision, c'est-à-dire les qualités morales par lesquelles s'établit et se conserve la suprématie.

Vu : *Le Président de la thèse,*

P.-E. VIGNEAUX.

Vu : *Le Doyen,*

H. MONNIER.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Bordeaux, le 21 mai 1908.

Le Recteur de l'Académie :

R. THAMIN.

Les visas exigés par les règlements ne sont donnés qu'au point de vue de l'ordre public et des bonnes mœurs (Délibération de la Faculté du 12 août 1879).

BIBLIOGRAPHIE

BAUDIN. — Forces perdues (E. Flammarion, Paris).

— Rapport au nom de la Commission du budget déposé à la chambre des députés le 5 juillet 1905 (*Doc. parl.*, n. 2557, *J. off.*, p. 681 et 697).

— Rapport supplémentaire du 1^{er} février 1906 (*Doc. parl.*, n. 2956, *J. off.*, p. 43).

— Rapport supplémentaire du 7 février 1906 (*Doc. parl.*, n. 2970, *J. off.*, p. 51).

— Rapport du 13 avril 1906.

BELLECROIX. — Rapports entre la batellerie et les ports de commerce maritime (Schwob et C^{ie}, Nantes, 1902).

BUREAU-VERITAS.

CABART-DANNEVILLE. — Rapport au sénat du 8 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 192).

— Rapport supplémentaire au Sénat du 10 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 205).

CAILLAUX. — Discours à la chambre (séances des 17 et 24 nov. 1905).

CHARLES-REUX. — Notre marine marchande (A. Colin, Paris, 1898).

— *Revue des Deux-Mondes* du 15 mars 1907.

CLÉMENT. — Histoire de Colbert et de son administration (Paris, 1874), 2 vol.

COLIN. — La navigation commerciale au xx^e siècle (A. Rousseau, Paris, 1901).

DEMOLINS. — A quoi tient la supériorité des Anglo-Saxons.

DEZOBRY et BACHELET. — Dictionnaire d'histoire, de géographie, d'antiquités et d'institutions, v^o *Acte de navigation*.

Documents parlementaires, n. 2557, 2956, 2970 (chambre, 1905 et 1906, sénat, 1906), n. 192, 205, 214.

DUPUY-DE-LÔME. — Rapport à la commission de 1873.

ESTIER. — Déposition à la commission sénatoriale de la marine marchande le 2 avril 1906. *Doc. parl.*, 1906, n. 192.

IZAMBERT. — Recueil général des anciennes lois françaises.

JOHNSTON. — L'Etat et la marine marchande en Allemagne (*Revue politique et parlementaire*, décembre 1902).

Journal officiel du 20 juillet 1905, Annexe, n. 2368.

— 10 février 1906.

— 17 septembre 1906.

- LAFFITTE. — Questions diplomatiques et coloniales, n. 180-181.
- LE COUR. — Chambre, 1888, session ordinaire, annexe, n. 2305.
- LÉON. — Fleuves, canaux et chemins de fer (A. Colin, Paris, 1903).
- LEROY-BEAULIEU. — Traité d'économie politique (4 vol.).
- LEVEILLÉ. — Notre marine marchande et son avenir (Paris, 1868).
- LOCKROY. — Préface du livre de M. Sarraut « Le problème de la marine marchande ».
- LOURTIES. — Avis déposé au sénat au nom de la commission des finances le 6 avril 1906 (*Doc. parl.*, n. 214).
- MILLERAND. — Rapport au nom de la Commission extraparlamentaire chargée de rechercher les moyens de venir en aide à la marine marchande.
- Phare de la Loire*, numéro du 11 novembre 1902.
- PLESSIX. — Navires et ports marchands (Berger-Levrault et C^{ie}, Paris, 1905).
- RIEUNIER (amiral). — Discours chambre, *J. off.*, séance du 28 octobre 1901.
- ROOSEVELT. — La vie intense (traduit par J. Izoulet) (E. Flammarion, Paris).
- SARRAUT. — Le problème de la marine marchande (Berger-Levrault et C^{ie}, Paris, 1901).
- SAY et CHAILLEY. — Dictionnaire d'économie politique.
- TACONET. — Rapport présenté à la chambre de commerce du Havre au nom de la commission de l'autonomie des ports.
- TOURNIER. — *Revue maritime*, juin 1900.
- VALIN. — Nouveau commentaire de l'ordonnance sur la marine (1760), 2 vol.
- VALLAUX. — Questions navales du 25 janvier 1905.
- VAUTHIER. — *Journal de la Société de statistique de Paris* (juillet 1893).
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	1
Première partie	5
Généralités historiques et dispositions législatives relatives à la ma- rine marchande en France jusqu'en 1906	5
Inauguration du système des primes	26
Loi de 1881 (29 janvier)	26
Loi de 1893 (30 janvier)	29
Loi de 1902 (7 avril)	32
Deuxième partie	37
La loi du 19 avril 1906 et le décret réglementaire du 31 août 1906. . .	37
Causes et origines	37
Primes à la construction	42
Liquidation	57
Compensation d'armement	61
Liquidation	77
Autres dispositions et remarques	81
Troisième partie	91
Critiques et remèdes	91
Examen critique de notre système	91
Ensemble de mesures favorables préconisées	101
Question de l'inscription maritime	105
La stabilité économique	114
Centralisation des services de la marine marchande	115
Organisation du crédit maritime	119
Expansion extérieure	126
Développement des moyens de communication, leur union, Tarifs combinés	131

	Pages
Outillage des ports	143
Autonomie	149
Appendice sur les ports francs	151
Conclusion	159
CHARGES financières (tableaux).	
EFFETS comparés des lois de 1902 et de 1906 (tableau).	
TABLEAU comparatif des quatre lois de primes.	

VAPEURS

1^{re} année (1906).

La construction est de 50.000 tonneaux.

La prime se compose de :

1^o 145 francs par tonneau de jauge pour la coque;

2^o 27 fr. 50 par 100 kilos pour les machines, soit 29 fr. 50 par tonneau de jauge.

La prime est en tout de $145 + 29,50 = 174,50$ par tonneau.

Les 7/10 de cette prime étant payables de suite, la dépense qui en résulte est de
 $50.000 \times 174,50 \times 0,7 = 6.107.500$

2^e année (1907).

La prime devant décroître de 45 francs en dix ans, la décroissance annuelle est donc de 4 fr. 50.

Pour la deuxième année la prime est donc de $174,5 - 4,5 = 170$.

La dépense est par suite :

A. Construction nouvelle $50.000 \times 170 \times 0,7 = 5.950.000$

B. Construction de la première année, soit les 2/10 de la prime 1.745.000

Total 7.695.000

3^e année (1908).

La prime est de $170 - 4,50 = 165,50$.

La dépense est par suite :

A. Construction nouvelle $50.000 \times 165,5 \times 0,7 = 5.792.500$

B. Construction de l'année précédente, 2/10 de la prime 1.700.000

C. Construction de l'avant-dernière année, 1/10 de la prime 872.500

Total 8.365.000

Années suivantes.

Le tonnage primé est le même mais la prime diminuant de 4 fr. 50 par an la dépense diminue de
 $50.000 \times 4,5 = 225.000$.

4^e année (1909).

La dépense est de $8.365.000 - 225.000 = 8.140.000$

5^e année (1910).

La dépense est de $8.140.000 - 225.000 = 7.915.000$

6^e année (1911).

La dépense est de $7.915.000 - 225.000 = 7.690.000$

Années suivantes.

Aucune limitation n'est plus imposée à la construction; aucune évaluation n'est donc possible.

Remarque. — La loi décidant que le versement de 6 % à la caisse des marins et à la caisse de la marine, il faut augmenter

Ilides de la marine à l'occasion de la construction sera supporté par le budget du ministère de
épense du Trésor de 6 %.

Charges financières résultant de la loi du 19 Avril 1906.

COMPENSATION D'ARMEMENT

VAPEURS.

Vitesse supposée : 12 nœuds aux essais.
Armement : 330 jours.

La compensation d'armement étant de :

0 fr. 04 par tonneau jusqu'à 3,000 tonneaux.
0 fr. 03 par tonneau en sus entre 3,001 et 6,000 tonneaux.
0 fr. 02 par tonneau à partir de 6,001 tonneaux.

La moyenne est 0,03 centimes par tonneau.

La charge résultant de la construction de 50,000 tonneaux sera donc :
 $50,000 \times 0,03 \times 330 = 495,000$ francs.

VOILIERS.

La compensation d'armement étant de :

0 fr. 03 par chaque tonneau jusqu'à 500 tonneaux.
0 fr. 02 par tonneau en sus entre 501 et 1,000 tonneaux.
0 fr. 01 par tonneau en sus à partir de 1,001 tonneaux.

La moyenne est de 0,02 centimes par tonneau.

La charge résultant de la construction de 15,000 tonneaux sera donc :
 $15,000 \times 0,02 \times 330 = 99,000$ francs (pour 330 jours d'armement).

Total des compensations (vapeurs et voiliers).

$495,000 + 99,000 = 594,000$ francs.

Remarque. — La loi décidant que le versement de 11 p. 100 à la Caisse des Marins et à la Caisse des Invalides de la marine à l'occasion de la compensation d'armement sera supporté par le budget du Ministère de la Marine, il faut augmenter la dépense du Trésor de 11 p. 100. Ce qui fait :

$594,000 \times 111$
100 $\leq 659,340$ francs.

(On aura alors : 1 ^{re} année (1906).			
2 ^e année (1907).		Dépense en francs :	659,340
3 ^e année (1908).		»	1,318,680
4 ^e année (1909).		»	1,978,020
5 ^e année (1910).		»	2,637,360
6 ^e année (1911).		»	3,296,700
		»	3,956,040
	TOTAL.		13,846,140

Récapitulation générale (Dépense probable) :

ANNÉES	VAPEURS ET VOILIERS Primes à la Construction plus 6 p. 100 pour les Invalides.	VAPEURS ET VOILIERS (Compensations d'armement plus 11 p. 100 pour les Invalides.	TOTAUX
1906		659,340	8,490,640
1907		1,318,680	10,801,440
1908		1,978,020	12,279,400
1909		2,637,360	12,652,240
1910		3,296,700	13,025,380
1911		3,956,040	13,408,520
		TOTAL GÉNÉRAL.	70,357,320

Nota. — Ces tableaux ont été établis d'après le rapport de M. P. Baudin.

Comparaison des effets des deux lois de 1902 et de 1906.

LOI DE 1902

Loi sur la construction.

Un vapeur de	1.000 tonn.	Pour la coque		Pour la machine (environ)		Total (environ)
		qui touchait :	F.	F.	17.000	
"	2.000	"	65.000	130.000	34.000	F. 82.000
"	3.000	"	195.000	260.000	45.000	164.000
"	4.000	"	325.000	390.000	60.000	240.000
"	5.000	"	455.000	520.000	75.000	320.000
"	6.000	"	585.000	650.000	90.000	400.000
"	7.000	"	720.000	800.000	105.000	480.000
"	8.000	"	870.000	1.015.000	120.000	560.000
"	9.000	"	1.015.000	1.160.000	135.000	640.000
"	10.000	"	1.160.000	1.305.000	150.000	720.000
						800.000

LOI DE 1906

Loi sur la construction.

Un vapeur de	1.000 tonn.	Pour la coque		Pour la machine (environ)		Total à partir de 1916 (environ)
		qui touchait :	F.	F.	32.000	
"	2.000	"	145.000	290.000	64.000	F. 177.000
"	3.000	"	435.000	580.000	90.000	354.000
"	4.000	"	725.000	870.000	120.000	525.000
"	5.000	"	870.000	1.015.000	150.000	700.000
"	6.000	"	1.015.000	1.160.000	180.000	875.000
"	7.000	"	1.160.000	1.305.000	210.000	1.050.000
"	8.000	"	1.305.000	1.450.000	240.000	1.225.000
"	9.000	"	1.450.000	1.595.000	270.000	1.400.000
"	10.000	"	1.595.000	1.740.000	300.000	1.575.000
						1.750.000

Loi sur la navigation.

Primes reçues par les vapeurs (en comptant 40.000 milles parcourus par an).

Vapeur jaugeant	Un vapeur de 1.000 tx qui touchait :	Total reçu pendant 12 ans				
		1 ^{re} année	4 ^e année	8 ^e année	12 ^e année	F.
"	2.000	68.000	63.000	50.400	24.800	620.800
"	3.000	136.000	126.400	100.800	49.600	1.241.600
"	4.000	204.000	189.600	151.200	74.400	1.822.400
"	5.000	256.000	236.800	185.600	83.200	2.291.200
"	6.000	300.000	276.000	212.000	84.000	2.624.000
"	7.000 tx ⁽¹⁾	360.000	331.200	254.000	100.800	3.148.800
"	8.000	420.900	386.400	296.800	117.600	3.673.360
"	9.000	—	—	—	—	—
"	10.000	—	—	—	—	—

⁽¹⁾ et au-dessus.

Loi sur la navigation.

Compensation d'armement reçue par les vapeurs (en comptant une moyenne de 300 jours d'armement effectif).

Vapeur jaugeant	Un vapeur de 1.000 tx qui touchait :	Total reçu pendant 12 ans	
		touché par an :	F.
"	2.000	12.000	144.000
"	3.000	24.000	288.000
"	4.000	36.000	432.000
"	5.000	45.000	540.000
"	6.000	54.000	648.000
"	7.000	63.000	756.000
"	8.000	69.000	818.000
"	9.000	75.000	900.000
"	10.000	81.000	972.000
			1.044.000

Loi de 1881.

Loi sur la construction.

F. 60 par tonneau pour navires en fer.
 20 " " " en bois.
 120 par 1.000 kilos de machines.

Loi sur la navigation.

Primes à l'armement.

(Pour navires construits en France).

F. 1,50 par tonneau de jauge *nette* et par 1.000
 milles parcourus, avec réduction annuelle de :
 0,075 pour navires en bois.
 0,06 pour navires en fer.

(Pour navires construits à l'étranger).

La moitié de ce qui aurait été attribué au même navire construit en France.

Le grand cabotage ne recevait rien.

Les navires âgés de plus de 25 ans ne touchaient plus rien.

La loi avait une durée de 10 ans.

Loi de 1893.

Loi sur la construction.

F. 65 par tonneau pour navires en fer.
 40 " " " en bois.
 150 par 1.000 kilos de machines.

Loi sur la navigation.

Primes à l'armement.

(Pour navires construits en France).

VAPEURS

F. 1,10 par tonneau de jauge *brute* et par 1.000
 milles parcourus, avec réduction annuelle
 à partir de leur construction, de :
 0,04 pour navires à vapeur en fer ou acier.
 0,06 pour les vapeurs en bois.

VOILIERS

F. 1,70 par tonneau de jauge *brute* et par 1.000
 milles parcourus, avec réduction annuelle
 de :
 0,06 pour navires en fer.
 0,08 " " en bois.

(Pour navires construits à l'étranger).

Rien.

Le grand cabotage touchait les deux tiers du lo
 cours.

Les navires âgés de plus de 10 ans ne touchaient plus rien.

La loi avait une durée de 10 ans.

ur la marine marchande.

Loi de 1902.

Loi sur la construction.

omme suivant la loi de 1893.

Loi sur la navigation.

Primes à l'armement.

(Pour navires construits en France).

VAPEURS

1,70 par tonneau de jauge brute et par 1.000 milles parcourus, avec réduction annuelle de :

0,04 pendant les quatre premières années.
0,08 » quatre années suivantes.
0,16 » quatre dernières années.

s vapeurs dépassant 3.000, puis 7.000 tonneaux, subissaient une réduction.

VOILIERS

1,70 par tonneau de jauge brute et par 1.000 milles parcourus, avec réduction moitié moindre que celle des vapeurs, mais les voiliers dépassant 600 tonneaux subissaient une réduction, le maximum étant accordé au voilier de 1.000 tonneaux.

mpensation d'armement par jour (maximum, 300 ours).

Pour navires construits à l'étranger.

VAPEURS

0,05 par tonne de jauge brute jusqu'à 2.000 tx.
0,04 » de 2.000 à 3.000 tx.
0,03 » de 3.000 à 4.000 tx.
0,02 » au-dessus de 4.000 tx.

VOILIERS

Rien.

duction si vitesse est moindre de 12 nœuds.

ppression de toute prime ou compensation si vitesse est moindre de 10 nœuds.

grand cabotage touche autant que le long cours.

s navires âgés de plus de 12 ans ne touchent plus rien.

loi a une durée de 10 ans.

Loi de 1906.

Loi sur la construction.

F. 145 par tonneau pour navires en fer.
95 » voiliers en fer,
avec décroissance annuelle de 4 fr. 50 pour les vapeurs et de 3 francs pour les voiliers jusqu'à un minimum de 100 francs et 65 francs respectivement.
40 par tonneau pour bâtiments en bois jaugeant plus de 150 tonneaux.
275 par 1.000 kilos de machines, avec décroissance annuelle de 7 fr. 50 jusqu'à un minimum de 200 francs pour 1.000 kilos.
Ces primes ne peuvent être attribuées à plus de 50.000 tonnes de vapeurs et 15.000 tonnes de voiliers par an jusqu'à l'expiration de la loi de 1902.
Ensuite, plus de limite.

Loi sur la navigation.

Primes à l'armement.

Suppression de la prime à l'armement.

Compensation d'armement par jour d'armement administratif.

Pour navires construits en France.

VAPEURS

F. 0,04 par tonneau de jauge brute jusqu'à 3.000 tx.
0,03 » » en sus entre 3.001 et 6.000 tx.
0,02 » » à partir de 6.001 tx.

VOILIERS

F. 0,03 par tonneau jusqu'à 500 tx.
0,02 » en sus entre 501 et 1.000 tx.
0,01 » à partir de 1.001 tx.

Pour navires construits à l'étranger.

La même chose que pour les navires construits en France s'ils sont francisés avant d'avoir deux ans d'âge.

Rien s'ils sont âgés de plus de deux ans au moment de leur francisation.

Augmentation de 10, 20 et 30 % de la compensation pour les vapeurs ayant dépassé aux essais 14, 15 et 16 nœuds respectivement.

Réduction de 15 % de la compensation pour les vapeurs n'ayant pas dépassé 10 nœuds aux essais.

Suppression totale de la compensation pour les vapeurs n'ayant pas dépassé 9 nœuds aux essais.

Le grand cabotage touche autant que le long cours.

Les navires âgés de plus de 12 ans (sauf petite exception pour voiliers construits sous la loi de 1893) ne touchent plus rien.

La loi a une durée de 12 ans.

